

## Regierung von Mittelfranken



### **Planfeststellungsbeschluss mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung für**

den Neubau der Ortsumgehung Dinkelsbühl im Zuge der Bundesstraße 25 (Bundesautobahn A 6 / Anschlussstelle Feuchtwangen-Nord – Nördlingen) von Abschnitt 220, Station 5,140 der Bundesstraße 25 bis Abschnitt 160, Station 0,000 der Staatsstraße 2218 (Dinkelsbühl – Wassertrüdingen) im Gebiet der Stadt Dinkelsbühl

Ansbach, den 28.02.2019

| Inhalt   | Seite     |
|--|-----------|
| <b>A. Tenor.....</b>   | <b>7</b>  |
| 1. Feststellung des Plans .....  | 7         |
| 2. Festgestellte Planunterlagen.....   | 7         |
| 3. Nebenbestimmungen .....   | 10        |
| 3.1. Unterrichtungspflichten .....   | 10        |
| 3.2. Natur- und Landschaftsschutz.....   | 11        |
| 3.3. Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen) .....   | 13        |
| 3.4. Immissionsschutz.....   | 14        |
| 3.5. Denkmalpflege.....  | 14        |
| 3.6. Sonstige Nebenbestimmungen .....  | 15        |
| 4. Wasserrechtliche Erlaubnisse .....  | 15        |
| 5. Straßenrechtliche Verfügungen.....  | 18        |
| 6. Entscheidung über Einwendungen.....   | 18        |
| 7. Sofortige Vollziehung .....   | 19        |
| 8. Kosten .....  | 19        |
| <b>B. Sachverhalt .....</b>  | <b>19</b> |
| 1. Beschreibung des Vorhabens .....  | 19        |
| 2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens .....  | 19        |
| <b>C. Entscheidungsgründe .....</b>  | <b>22</b> |
| 1. Verfahrensrechtliche Bewertung .....  | 22        |
| 1.1. Notwendigkeit der Planfeststellung .....  | 22        |
| 1.2. Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit .....   | 22        |
| 1.3. Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen und Fragestellungen .....  | 24        |
| 2. Umweltverträglichkeitsprüfung .....   | 27        |
| 2.1. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG) .....   | 27        |
| 2.1.1. Beschreibung des Vorhabens .....  | 28        |
| 2.1.2. Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens .....   | 29        |
| 2.1.3. Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen .....  | 30        |
| 2.1.4. Beschreibung der zu erwartenden Umweltauswirkungen .....  | 33        |
| 2.1.4.1. Schutzgut Mensch .....  | 34        |
| 2.1.4.2. Schutzgut Tiere und Pflanzen .....  | 41        |
| 2.1.4.3. Schutzgut Boden .....   | 45        |
| 2.1.4.4. Schutzgut Wasser.....   | 47        |
| 2.1.4.5. Schutzgut Luft und Klima .....  | 50        |
| 2.1.4.6. Schutzgut Landschaft .....  | 54        |
| 2.1.4.7. Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter .....  | 57        |
| 2.1.4.8. Wechselwirkungen.....   | 57        |
| 2.1.5. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....  | 57        |
| 2.1.6. Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten und wesentliche Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen ..... | 58        |
| 2.2. Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG).....   | 59        |
| 2.2.1. Schutzgut Mensch .....  | 59        |
| 2.2.1.1. Teilbereich Wohnen.....   | 60        |
| 2.2.1.2. Teilbereich Erholung.....   | 65        |
| 2.2.2. Schutzgut Tiere und Pflanzen .....  | 66        |
| 2.2.3. Schutzgut Boden.....  | 69        |
| 2.2.4. Schutzgut Wasser.....   | 71        |
| 2.2.4.1. Oberflächengewässer .....   | 72        |
| 2.2.4.2. Grundwasser .....   | 73        |
| 2.2.5. Schutzgut Luft und Klima .....  | 74        |
| 2.2.5.1. Luft .....  | 74        |
| 2.2.5.2. Klima .....   | 75        |
| 2.2.6. Schutzgut Landschaft.....   | 75        |
| 2.2.7. Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter .....  | 79        |

|           |   |     |
|-----------|---|-----|
| 2.3       | Gesamtbewertung.....  | 79  |
| 3.        | Materiell-rechtliche Würdigung.....   | 80  |
| 3.1       | Ermessensentscheidung.....  | 80  |
| 3.2       | Planrechtfertigung.....   | 80  |
| 3.2.1     | Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung) .....                                | 80  |
| 3.2.2     | Planungsziele .....   | 84  |
| 3.3       | Öffentliche Belange.....  | 86  |
| 3.3.1     | Raumordnung, Landes- und Regionalplanung .....                                | 86  |
| 3.3.2     | Planungsvarianten .....   | 88  |
| 3.3.2.1   | Trassenvarianten.....   | 89  |
| 3.3.2.2   | Varianten bzgl. der Ausgestaltung der Planung der Ortsumgebung im Detail ...  | 134 |
| 3.3.3     | Ausbaustandard.....   | 141 |
| 3.3.3.1   | Trassierung.....  | 142 |
| 3.3.3.2   | Querschnitt .....   | 154 |
| 3.3.3.3   | Fahrbahnbefestigung.....  | 157 |
| 3.3.3.4   | Zusammenfassende Bewertung .....  | 157 |
| 3.3.4     | Immissionsschutz.....   | 158 |
| 3.3.4.1   | Verkehrslärmschutz .....  | 158 |
| 3.3.4.2   | Baulärm .....   | 176 |
| 3.3.4.3   | Abwägung bzgl. des Lärmschutzes .....   | 176 |
| 3.3.4.4   | Schadstoffbelastung .....   | 176 |
| 3.3.5     | Bodenschutz .....   | 180 |
| 3.3.6     | Naturschutz und Landschaftspflege .....                                       | 182 |
| 3.3.6.1   | Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft .....                        | 182 |
| 3.3.6.2   | Allgemeiner und besonderer Artenschutz .....                                  | 191 |
| 3.3.6.3   | Berücksichtigung der Naturschutzbelange im Rahmen der Abwägung .....          | 274 |
| 3.3.6.4   | Eingriffsregelung.....  | 274 |
| 3.3.6.5   | Abwägung.....   | 294 |
| 3.3.7     | Gewässerschutz / Wasserwirtschaft.....  | 295 |
| 3.3.7.1   | Gewässerschutz .....  | 295 |
| 3.3.7.2   | Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse .....                            | 298 |
| 3.3.8     | Wald / Forstwirtschaft.....   | 316 |
| 3.3.9     | Fischerei .....   | 318 |
| 3.3.10    | Denkmalpflege.....  | 319 |
| 3.3.11    | Landwirtschaft als öffentlicher Belang .....                                  | 322 |
| 3.3.11.1  | Verbrauch landwirtschaftlicher Nutzfläche .....                               | 322 |
| 3.3.11.2  | Existenzgefährdung von landwirtschaftlichen Betrieben.....                    | 324 |
| 3.3.11.3  | Landwirtschaftliches Wegenetz/Umwege.....                                     | 327 |
| 3.3.11.4  | Beweissicherung an vorhandenen Straßen und Wegen.....                         | 331 |
| 3.3.11.5  | Vorübergehend beanspruchte Flächen .....                                      | 331 |
| 3.3.11.6  | Schadlose Entwässerung .....  | 332 |
| 3.3.11.7  | Drainageanlagen und Straßendurchlässe .....                                   | 333 |
| 3.3.11.8  | Vorhandene Grenzzeichen .....   | 333 |
| 3.3.11.9  | Abstände von Pflanzungen zu landwirtschaftlichen Flächen .....                | 334 |
| 3.3.11.10 | Abwägung.....   | 334 |
| 3.3.12    | Kreislaufwirtschafts- und Abfallrecht .....                                   | 334 |
| 3.3.13    | Öffentlicher Nahverkehr .....   | 336 |
| 3.3.14    | Kommunale Belange.....  | 337 |
| 3.3.15    | Träger von Versorgungsleitungen .....   | 339 |
| 3.3.15.1  | Deutsche Telekom Technik GmbH .....   | 339 |
| 3.3.15.2  | MDN Main-Donau Netzgesellschaft mbH.....                                      | 340 |
| 3.3.15.3  | Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH .....                             | 341 |
| 3.3.15.4  | Stadwerke Dinkelsbühl .....   | 341 |
| 3.3.16    | Klimaschutz .....   | 341 |
| 3.3.17    | Verkehrspolitik, allgemeinpolitische/wirtschaftsstrukturelle Erwägungen ..... | 342 |
| 3.4       | Private Einwendungen .....  | 344 |
| 3.4.1     | Einwendungen, die von mehreren Personen erhoben wurden .....                  | 344 |

|           |  |            |
|-----------|--|------------|
| 3.4.2     | Einwendungen, die von einzelnen Personen vorgetragen wurden..... | 361        |
| 3.5       | Gesamtergebnis der Abwägung.....                                 | 376        |
| 4.        | Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen.....               | 377        |
| 5.        | Sofortige Vollziehung.....                                       | 378        |
| 6.        | Kostenentscheidung.....  | 378        |
| <b>D.</b> | <b>Rechtsbehelfsbelehrung.....</b>                               | <b>378</b> |
| <b>E.</b> | <b>Hinweis zur sofortigen Vollziehung.....</b>                   | <b>379</b> |
| <b>F.</b> | <b>Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Plans.....</b>      | <b>379</b> |

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen:

|                            |   |
|----------------------------|---|
| a. a. O.                   | am angegebenen Ort  |
| AGBGB                      | Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches                                     |
| AK                         | Autobahnkreuz   |
| AllMBI                     | Allgemeines Ministerialamtsblatt  |
| ARS                        | Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des Bundesministeriums für Verkehr                 |
| AS                         | Anschlussstelle   |
| ASB                        | Absetzbecken  |
| B                          | Bundesstraße  |
| BAB                        | Bundesautobahn  |
| BauGB                      | Baugesetzbuch   |
| BauNVO                     | Baunutzungsverordnung   |
| BayBO                      | Bayer. Bauordnung   |
| BayEG                      | Bayer. Enteignungsgesetz  |
| BayLplG                    | Bayer. Landesplanungsgesetz   |
| BayNatSchG                 | Bayer. Naturschutzgesetz  |
| BayStMI                    | Bayer. Staatsministerium des Innern   |
| BayStrWG                   | Bayer. Straßen- und Wegegesetz  |
| BayVBl                     | Bayer. Verwaltungsblätter   |
| BayVGh                     | Bayer. Verwaltungsgerichtshof   |
| BayVwVfG                   | Bayer. Verwaltungsverfahrensgesetz  |
| BayWaldG                   | Bayer. Waldgesetz   |
| BayWG                      | Bayer. Wassergesetz   |
| BBodSchG                   | Bundesbodenschutzgesetz   |
| Bek                        | Bekanntmachung  |
| BGB                        | Bürgerliches Gesetzbuch   |
| BGBI                       | Bundesgesetzblatt   |
| BGH                        | Bundesgerichtshof   |
| BImSchG                    | Bundesimmissionsschutzgesetz  |
| 16. BImSchV                | Verkehrslärmschutzverordnung  |
| 24. BImSchV                | Verkehrswege – Schallschutzmaßnahmenverordnung  |
| 39. BImSchV                | Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen                        |
| BMV                        | Bundesministerium für Verkehr   |
| BNatSchG                   | Bundesnaturschutzgesetz   |
| BRS                        | Baurechtssammlung   |
| BV                         | Bayerische Verfassung   |
| BVerwG                     | Bundesverwaltungsgericht  |
| BVerwGE                    | Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts (Sammlung)                                 |
| BWaldG                     | Bundeswaldgesetz  |
| DÖV                        | Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift   |
| DVBl                       | Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift   |
| EKrG                       | Eisenbahnkreuzungsgesetz  |
| 1. EKrV                    | 1. Eisenbahnkreuzungsverordnung   |
| FFH-RL                     | Fauna- Flora-Habitat-Richtlinie   |
| Fl.-Nr.                    | Flurstücksnummer  |
| FlurbG                     | Flurbereinigungsgesetz  |
| FStrG                      | Bundesfernstraßengesetz   |
| GG                         | Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland  |
| GMBI                       | Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)                                |
| GVS                        | Gemeindeverbindungsstraße   |
| IGW                        | Immissionsgrenzwert   |
| KG                         | Bayerisches Kostengesetz  |
| Lärmschutz-Richtlinien-StV | Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm |

|                  |  |
|------------------|--|
| Leitfaden FFH-VP | Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau, Ausgabe 2004         |
| MABI             | Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung  |
| NJW              | Neue Juristische Wochenschrift   |
| NuR              | Zeitschrift Natur und Recht  |
| NVwZ             | Neue Verwaltungszeitschrift  |
| OVG              | Oberverwaltungsgericht   |
| PlaFeR 15        | Planfeststellungsrichtlinien 2015  |
| RdL              | Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift  |
| RAA              | Richtlinien für die Anlage von Autobahnen  |
| RABT             | Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln, Ausgabe 2006   |
| RAL              | Richtlinien für die Anlage von Landstraßen   |
| RAS-L            | Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Linienführung   |
| RE               | Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau                                       |
| RHB              | Regenrückhaltebecken   |
| RiStWag          | Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten   |
| RL               | Richtlinie   |
| RLS-90           | Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen  |
| RLW              | Richtlinien für den ländlichen Wegebau   |
| ROG              | Raumordnungsgesetz   |
| RStO             | Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen   |
| St               | Staatsstraße   |
| StVO             | Straßenverkehrsordnung   |
| TA Lärm          | Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm   |
| T+R-Anlage       | Tank- und Rastanlage   |
| TKG              | Telekommunikationsgesetz   |
| UPR              | Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht  |
| UVPG             | Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung  |
| UVPVwV           | Verwaltungsvorschriften vom 18.09.95 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung  |
| UVP-RL           | Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten |
| VLärmSchR 97     | Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes  |
| V-RL             | Vogelschutz - Richtlinie   |
| VwGO             | Verwaltungsgerichtsordnung   |
| WHG              | Wasserhaushaltsgesetz  |
| Zeitler          | Zeitler, Kommentar zum Bayer. Straßen- und Wegegesetz  |

**Vollzug des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) und des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG);**

**Planfeststellungsverfahren mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung für den Neubau der Ortsumgehung Dinkelsbühl im Zuge der Bundesstraße 25 (Bundesautobahn A 6 / Anschlussstelle Feuchtwangen-Nord – Nördlingen) von Abschnitt 220, Station 5,140 der Bundesstraße 25 bis Abschnitt 160, Station 0,000 der Staatsstraße 2218 (Dinkelsbühl – Wassertrüdingen) im Gebiet der Stadt Dinkelsbühl**

Die Regierung von Mittelfranken erlässt folgenden

## **Planfeststellungsbeschluss:**

### **A. Tenor**

#### **1. Feststellung des Plans**

Der Plan für den Neubau der Ortsumgehung Dinkelsbühl im Zuge der Bundesstraße 25 (Bundesautobahn A 6 / Anschlussstelle Feuchtwangen-Nord – Nördlingen) von Abschnitt 220, Station 5,140 der Bundesstraße 25 bis Abschnitt 160, Station 0,000 der Staatsstraße 2218 (Dinkelsbühl – Wassertrüdingen) wird mit den sich aus Ziffer A. 3 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

Maßnahmen, die im Planfeststellungsverfahren vom Staatlichen Bauamt Ansbach (Vorhabensträger) zugesichert wurden, sind – auch wenn sie nicht in den festgestellten Plan aufgenommen wurden – durchzuführen, soweit sie dem öffentlich-rechtlichen Regelungsbereich der Planfeststellung unterliegen. Sonstige Zusagen bleiben von der Planfeststellung unberührt.

#### **2. Festgestellte Planunterlagen**

Der festgestellte Plan umfasst die nachfolgenden Unterlagen. Die mit „nachrichtlich“ gekennzeichneten Unterlagen sind nur zur Information beigelegt; sie sind nicht Gegenstand der Planfeststellung.

| Unterlage Nr. | Bezeichnung (Inhalt)   | Maßstab  |
|---------------|--|----------|
| 1T            | Erläuterungsbericht vom 29.08.2014, geändert am 30.11.2017                           |          |
| 2T            | Übersichtskarte vom 29.08.2014, geändert am 30.11.2017 (nachrichtlich)               | 1:25.000 |
| 3 Blatt 1T    | Übersichtslageplan Varianten vom 29.08.2014, geändert am 30.11.2017 (nachrichtlich)  | 1:10.000 |
| 3 Blatt 2T    | Übersichtsplan / Luftbildplan vom 29.08.2014, geändert am 30.11.2017 (nachrichtlich) | 1:2.500  |
| 6 Blatt 1T    | Straßenquerschnitt Ortsumgehung Dinkelsbühl vom 29.08.2014, geändert am 30.11.2017   | 1:50     |

| Unterlage Nr. | Bezeichnung (Inhalt)   | Maßstab         |
|---------------|--|-----------------|
| 6 Blatt 2T    | Straßenquerschnitt Anbindung B 25 alt, Feuchtwanger Straße an Kreisverkehrsplatz Nord vom 29.08.2014, geändert am 30.11.2017 | 1:50            |
| 6 Blatt 3     | Straßenquerschnitt Anbindung GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen vom 29.08.2014   | 1:50            |
| 6 Blatt 4T    | Straßenquerschnitt Verlegte St 2220, Bechhofener Straße vom 29.08.2014, geändert am 30.11.2017                               | 1:50            |
| 6 Blatt 5T    | Straßenquerschnitt Rampe zwischen St 2220 und OU Dinkelsbühl (Bau-km 0+090) vom 29.08.2014, geändert am 30.11.2017           | 1:50            |
| 6 Blatt 6     | Straßenquerschnitt Anbindung St 2218 vom 29.08.2014  | 1:50            |
| 6 Blatt 7T    | Straßenquerschnitt Anbindung Wassertrüdingen Straße vom 29.08.2014, geändert am 30.11.2017                                   | 1:50            |
| 6 Blatt 8T    | Straßenquerschnitt Kreisverkehrsplatz vom 29.08.2014, geändert am 30.11.2017   | 1:50            |
| 6 Blatt 9     | Straßenquerschnitt Verlegte öFW, Geh- und Radwege vom 29.08.2014   | 1:50            |
| 7.1 Blatt 1T  | Lageplan Baubeginn bis 0+800 vom 29.08.2014, geändert am 30.11.2017  | 1:1.000         |
| 7.1 Blatt 2T  | Lageplan Bau-km 0+800 bis 1+840 vom 29.08.2014, geändert am 30.11.2017   | 1:1.000         |
| 7.1 Blatt 3T  | Lageplan Bau-km 1+840 bis 2+800 vom 29.08.2014, geändert am 30.11.2017   | 1:1.000         |
| 7.1 Blatt 4T  | Lageplan Bau-km 2+800 bis Bauende vom 29.08.2014, geändert am 30.11.2017   | 1:1.000         |
| 7.1 Blatt 5   | Lageplan Ausgleichsmaßnahme vA2 Fl.-Nr. 347, Gemarkung Waldhäuslein vom 29.08.2014   | 1:1.000         |
| 7.1 Blatt 6   | Lageplan Ausgleichsmaßnahme vA3 Fl.-Nr. 2337, Gemarkung Dinkelsbühl vom 29.08.2014   | 1:1.000         |
| 7.2T          | Bauwerksverzeichnis vom 29.08.2014, geändert am 30.11.2017   |                 |
| 7.3 Blatt 1T  | Lageplan der straßenrechtlichen Verfügung vom 29.08.2014, geändert am 30.11.2017   | 1:5.000         |
| 7.3 Blatt 2   | Lageplan – Klassifizierung der Straßen vom 29.08.2014 (nachrichtlich)  | 1:25.000        |
| 8 Blatt 1T    | Höhenplan B 25, OU Dinkelsbühl vom 29.08.2014, geändert am 30.11.2017  | 1:2.500/<br>250 |
| 8 Blatt 2     | Höhenplan Anbindung B 25 alt, Feuchtwanger Straße vom 29.08.2014   | 1:1.000/<br>100 |
| 8 Blatt 3     | Höhenplan Anbindung GVS, Dürrwanger Straße vom 29.08.2014  | 1:1.000/<br>100 |
| 8 Blatt 4     | Höhenplan Verlegter Rad- und Gehweg im BW 0-1 vom 29.08.2014   | 1:1.000/<br>100 |

| Unterlage Nr. | Bezeichnung (Inhalt)  | Maßstab         |
|---------------|---|-----------------|
| 8 Blatt 5     | Höhenplan Verlegte St 2220, Bechhofener Straße vom 29.08.2014   | 1:1.000/<br>100 |
| 8 Blatt 6     | Höhenplan Rampe zwischen St 2220 und OU Dinkelsbühl vom 29.08.2014  | 1:1.000/<br>100 |
| 8 Blatt 7T    | Höhenplan Anbindung St 2218 vom 29.08.2014, geändert am 30.11.2017  | 1:1.000/<br>100 |
| 8 Blatt 8T    | Höhenplan Anbindung Wassertrüdingen Straße vom 29.08.2014, geändert am 30.11.2017   | 1:1.000/<br>100 |
| 11.1T         | Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen vom 29.08.2014, geändert am 30.11.2017 (nachrichtlich)                                      |                 |
| 11.2T         | Lageplan zu den schalltechnischen Berechnungen vom 29.08.2014, geändert am 30.11.2017 (nachrichtlich)                                 | 1:2:500         |
| 11.3          | Ergebnisse der Luftschadstoffuntersuchungen vom 29.08.2014 (nachrichtlich)  |                 |
| 12.1T         | Landschaftspflegerischer Begleitplan – Erläuterungsbericht vom 29.08.2014, geändert am 30.11.2017                                     |                 |
| 12.2T         | Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan vom 29.08.2014, geändert am 30.11.2017  | 1:2:500         |
| 12.3T         | Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan vom 29.08.2014, geändert am 30.11.2017   | 1:2:500         |
| 12.4T         | Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) vom 29.08.2014, geändert am 30.11.2017  |                 |
| 13.1T         | Wassertechnische Berechnungen vom 29.08.2014, geändert am 30.11.2017  |                 |
| 13.2T         | Lageplan der Einzugsgebiete und Einleitungsstellen vom 29.08.2014, geändert am 30.11.2017   | 1:2.500         |
| 13.3 Blatt 1  | Längsschnitt Ableitung in Einleitungsstelle E1 vom 29.08.2014   | 1:1.000/<br>100 |
| 13.3 Blatt 2  | Längsschnitt Ableitung in Einleitungsstelle E2 vom 29.08.2014   | 1:1.000/<br>100 |
| 13.3 Blatt 3  | Längsschnitt Ableitung in Einleitungsstelle E4 vom 29.08.2014   | 1:1.000/<br>100 |
| 13.3 Blatt 4  | Längsschnitt Ableitung in Einleitungsstelle E5 vom 29.08.2014   | 1:1.000/<br>100 |
| 13.4          | Systemplan Absetz- und Regenrückhaltebecken vom 29.08.2014  | 1:500,100       |
| 13.5          | Wassertechnische Berechnungen – Rechnerische Prüfung der Auswirkungen von chloridhaltigen Einleitungen vom 01.03.2018 (nachrichtlich) |                 |
| 14.1 Blatt 1T | Grunderwerbsplan Baubeginn bis 0+800 vom 29.08.2014, geändert am 30.11.2017   | 1:1.000         |
| 14.1 Blatt 2T | Grunderwerbsplan Bau-km 0+800 bis 1+840 vom 29.08.2014, geändert am 30.11.2017  | 1:1.000         |

| Unterlage Nr. | Bezeichnung (Inhalt)   | Maßstab |
|---------------|--|---------|
| 14.1 Blatt 3T | Grunderwerbsplan Bau-km 1+840 bis 2+800 vom 29.08.2014, geändert am 30.11.2017             | 1:1.000 |
| 14.1 Blatt 4T | Grunderwerbsplan Bau-km 2+800 bis Bauende vom 29.08.2014, geändert am 30.11.2017           | 1:1.000 |
| 14.1 Blatt 5  | Grunderwerbsplan Ausgleichsmaßnahme vA2 Fl.-Nr. 347, Gemarkung Waldhäuslein vom 29.08.2014 | 1:1.000 |
| 14.1 Blatt 6  | Grunderwerbsplan Ausgleichsmaßnahme vA3 Fl.-Nr. 2337, Gemarkung Dinkelsbühl vom 29.08.2014 | 1:1.000 |
| 14.2T         | Grunderwerbsverzeichnis vom 29.08.2014, geändert am 30.11.2017                             |         |
| 15            | Verkehrsuntersuchung B 25 OU Dinkelsbühl vom 29.08.2014 (nachrichtlich)                    |         |

### 3. Nebenbestimmungen

#### 3.1. Unterrichtungspflichten

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig bekanntzugeben:

- 3.1.1 Der Deutschen Telekom Technik GmbH, Am Fernmeldeturm 2, 90441 Nürnberg, mindestens drei Monate vor Baubeginn unter Vorlage eines Bauzeitenplans sowie der relevanten Teile der Ausführungsplanung, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen von Telekommunikationslinien vermieden werden und jederzeit der ungehinderte Zugang zu vorhandenen Telekommunikationslinien möglich ist. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse so weit frei gehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. Es ist hierzu erforderlich, dass sich die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom informieren. Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.

- 3.1.2 Der MDN Main-Donau Netzgesellschaft mbH, Hainstraße 34, 90461 Nürnberg, mindestens drei Monate vor Baubeginn, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Strom- und Gasleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.3 Der Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH, Südwestpark 15, 90449 Nürnberg, mindestens drei Monate vor Baubeginn, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

- 3.1.4 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Hofgraben 4, 80539 München, spätestens zwei Monate vor Beginn von Erdbauarbeiten.

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 DSchG vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z.B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayerischen Landes-

amt für Denkmalpflege zu melden sind die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen sind, wenn nicht die zuständige Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

- 3.1.5 Den Fischereiberechtigten der betroffenen Gewässer (namenloser Graben zur Wörnitz, Ölweiher, Regenrückhaltebecken „Kobeltsmühle“, Wörnitz und Ölgraben), damit diese die nötigen Vorkehrungen zum Schutz des Fischbestandes ergreifen können; diese sind auch vom Ende der Bauarbeiten im Bereich des Fischwassers zu unterrichten.

## **3.2 Natur- und Landschaftsschutz**

- 3.2.1 Die Ergebnisse der Erfolgskontrollen, die in den festgestellten Planunterlagen bzgl. der Wirksamkeit der Maßnahmen V7, V8, vA1, vA2 und vA3 vorgesehen sind, sind der höheren Naturschutzbehörde jeweils bis spätestens zum 31.12 des betreffenden Jahres mitzuteilen.

- 3.2.2 Ergeben die Erfolgskontrollen, dass die Maßnahme V7 oder V8 nicht die ihnen jeweils zugeordnete Funktion erfüllen, so hat der Vorhabensträger jeweils unverzüglich die notwendigen, in dem in der Unterlage 12.4 T enthaltenen „Monitoringprogramm Ortsumfahrung Dinkelsbühl“ in der Spalte „optionale Maßnahmen“ insoweit genannten Verbesserungsmaßnahmen zu ergreifen. Die Einzelheiten der Durchführung der Verbesserungsmaßnahmen sind mit der höheren Naturschutzbehörde abzustimmen.

Sollte auch nach dem Ende des letzten jeweils festgesetzten Kontrollzeitraums eine Wirksamkeit der vorgenannten Maßnahmen bzw. einzelner dieser Maßnahmen nicht festgestellt werden können, so hat der Vorhabensträger insoweit je unverzüglich ein neues Maßnahmenkonzept auf der Grundlage der Untersuchungsergebnisse und aktueller wissenschaftlichen Erkenntnisse zu erstellen und mit der höheren Naturschutzbehörde abzustimmen. Die Planfeststellungsbehörde behält sich die Entscheidung über die dann zu ergreifenden ergänzenden Maßnahmen vor. Der Vorhabensträger hat ihr hierzu rechtzeitig geeignete Planunterlagen vorzulegen.

- 3.2.3 Soweit eine erstmalige Wirksamkeit der Maßnahmen vA1, vA2 oder vA3 nicht im Rahmen der Erfolgskontrollen festzustellen sein sollte, hat der Vorhabensträger ebenso die erforderlichen, in dem in der Unterlage 12.4 T enthaltenen „Monitoringprogramm Ortsumfahrung Dinkelsbühl“ in der Spalte „optionale Maßnahmen“ diesbzgl. aufgeführten Verbesserungsmaßnahmen durchzuführen. Die Einzelheiten dieser Maßnahmen sind gleichfalls mit der höheren Naturschutzbehörde abzustimmen. Solange die Funktionsfähigkeit der drei vorgenannten Maßnahmen, ggf. in Verbindung mit Verbesserungsmaßnahmen, nicht festgestellt werden kann, darf mit der baulichen Umsetzung der festgestellten Planung nicht begonnen werden.

- 3.2.4 Wenn die bzgl. der Knoblauchkröte, des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings bzw. des Rebhuhns im Rahmen der Maßnahmen vA1, vA2 bzw. vA3 für die Zeit nach Baubeginn vorgesehenen Kontrollen die Wirksamkeit der Maßnahmen nicht weiter bestätigen sollten (keine nachhaltige Erhöhung der Siedlungsdichte der Knoblauchkröte, keine nachhaltige Besiedlung der bisher für die beiden anderen ungeeigneten Maßnahmenflächen), hat der Vorhabensträger die in der Unterlage 12.4 T enthaltenen „Monitoringprogramm Ortsumfahrung Dinkelsbühl“ in der Spalte „optionale Maßnahmen“ genannten Maßnahmen, die zur Erreichung des weiteren Maßnahmenerfolges notwendig sind, zu ergreifen und die diesbzgl. Einzelheiten dieser Maßnahmen mit der höheren Naturschutzbehörde abzustimmen.

Sollte auch nach dem Ende des letzten Kontrollzeitraums die dauerhafte Wirksamkeit einer der Maßnahmen nicht gegeben sein, hat der Vorhabensträger unverzüglich ein neues Maßnahmenkonzept auf der Grundlage der Untersuchungsergebnisse und aktueller wissenschaftlichen Erkenntnisse zu erstellen sowie ggf. unter Einbeziehung zusätzlicher Flächen mit entsprechender Eignung mit der höheren Naturschutzbehörde abzustimmen. Die Planfeststellungsbehörde behält sich die Entscheidung über die dann zu ergreifenden ergänzenden Maßnahmen vor. Der Vorhabensträger hat ihr hierzu rechtzeitig geeignete Planunterlagen vorzulegen.

- 3.2.5 Wenn die im Rahmen der Maßnahme vA3 bzgl. der Feldlerche durchzuführenden jährlichen Begehungen nach Baubeginn eine Besiedlung der für die Feldlerche bisher ungeeigneten Flächen bzw. einer Erhöhung der Siedlungsdichte auf durch die Maßnahme optimierten Flächen in drei aufeinanderfolgenden Jahren nicht bestätigen sollten, hat der Vorhabensträger die in der Unterlage 12.4 T enthaltenen „Monitoringprogramm Ortsumfahrung Dinkelsbühl“ in der Spalte „optionale Maßnahmen“ genannten Maßnahmen, die zur Erreichung des weiteren Maßnahmen Erfolges notwendig sind, zu ergreifen und die diesbzgl. Einzelheiten dieser Maßnahmen mit der höheren Naturschutzbehörde abzustimmen.

Sollte auch nach dem Ende des letzten Kontrollzeitraums die Wirksamkeit der Maßnahme für die Feldlerche nicht gegeben sein oder zeigt sich bereits vor dem letzten Kontrollzeitraum, dass der Maßnahmen Erfolg nicht zu erreichen ist, hat der Vorhabensträger unverzüglich ein neues Maßnahmenkonzept für die Art unter Einbeziehung zusätzlicher Flächen in ausreichender Größe und den im Monitoringprogramm genannten weiteren Randbedingungen zu erstellen und mit der höheren Naturschutzbehörde abzustimmen. Die Planfeststellungsbehörde behält sich die Entscheidung über die dann zu ergreifenden ergänzenden Maßnahmen vor. Der Vorhabensträger hat ihr hierzu rechtzeitig geeignete Planunterlagen vorzulegen.

- 3.2.6 Für die Maßnahmen vA1, vA2 und vA3 sowie die Maßnahmen V4 und V5 hat der Vorhabensträger vor Baubeginn außerdem noch qualifizierte Pflegepläne zu erstellen und mit der höheren Naturschutzbehörde abzustimmen.
- 3.2.7 Die Beleuchtung von Verkehrsflächen ist auf das unbedingt notwendige Maß zu begrenzen. Eine evtl. notwendige Beleuchtung darf ausschließlich mittels LED-Lampen erfolgen. Eine Beleuchtung der Allee am „Mutschachweg“ ist nicht zulässig.
- 3.2.8 Zur sachgerechten Umsetzung der artenschutzrechtlichen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sowie der sonstigen Ausgleichs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen ist eine ökologische Baubegleitung erforderlich. Sie ist vom Vorhabensträger rechtzeitig vor Baubeginn zu beauftragen und der zuständigen unteren Naturschutzbehörde zu benennen.

Der ökologischen Baubegleitung fallen insbesondere folgende Aufgaben zu:

- Erstellung eines Bauzeitenplanes für sämtliche Eingriffe und die korrespondierenden konfliktvermeidenden Maßnahmen einschließlich der CEF-Maßnahmen
- Einweisung der ausführenden Baufirmen
- Kennzeichnung hochwertiger Lebensräume (Tabu-Flächen), die nicht beeinträchtigt werden dürfen, und Absicherung mittels eines stabilen Bauzaunes
- Abstimmung der Baueinrichtungsflächen

- Klärung von Detailfragen, die im Rahmen des Plans zur Bauausführung nicht geklärt werden können
  - Während der Bauphase (einschließlich der Herstellung der Kompensationsmaßnahmen) hat sie die Bauarbeiten regelmäßig zu kontrollieren und auf die naturschutzfachlichen Inhalte hin zu überprüfen
  - Erstellung von Protokollen über die örtlichen Einsätze und Übermittlung der Protokolle an die untere Naturschutzbehörde
  - Anzeige des Beginns der Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen rechtzeitig vor Beginn der Durchführung bei der unteren Naturschutzbehörde
- 3.2.9 Die Fertigstellung der CEF-Maßnahmen/Ausgleichsmaßnahmen ist jeweils der höheren Naturschutzbehörde und der unteren Naturschutzbehörde anzuzeigen.
- 3.2.10 Soweit es nicht aus technischen Gründen erforderlich ist, ist auf die Ansaat von Flächen mit Landschaftsrasen zu verzichten, um einer natürlichen Sukzession den Vorzug zu geben.
- 3.2.11 Die landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen sind baldmöglichst, spätestens jedoch zwei Jahre nach Beendigung der Straßenbauarbeiten (baulich) fertig zu stellen, soweit nicht die festgestellten Planunterlagen eine frühere Umsetzung vorsehen.
- 3.2.12 Die Ausgleichsmaßnahmen sind entsprechend den Vorgaben der in Unterlage 12.1T enthaltenen Maßnahmenblätter vom Vorhabensträger zu unterhalten und pflegen, solange die Ortsumgebung besteht.
- 3.2.13 Die Ausgleichsmaßnahmen sind vom Vorhabenträger zur Erfassung im Ökoflächenkataster an das Bayerische Landesamt für Umwelt unter Verwendung der erforderlichen Meldebögen zu melden.
- 3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)**
- 3.3.1 Der Vorhabensträger hat im Rahmen des Baubetriebs geeignete Vorkehrungen zum Schutz vor Abschwemmungen und Gewässerverunreinigungen zu treffen. Die Baustelleneinrichtung ist außerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebietes der Wörnitz zu errichten. Der Vorhabensträger hat sich rechtzeitig und selbstständig über die Hochwassergefahr zu informieren und das ggf. Erforderliche zu veranlassen (z. B. Hochwassernachrichtendienst: [www.hnd.bayern.de](http://www.hnd.bayern.de)).
- 3.3.2 Überschüssiges Erdmaterial ist außerhalb des Überschwemmungsgebietes zu verbringen; Bauschutt ist ordnungsgemäß zu entsorgen.
- 3.3.3 Es dürfen nur Materialien und Baustoffe verwendet werden, insbesondere für erdberührte und im freien befindlichen Bauteile, die keine wassergefährdenden und/oder auslaugbaren Stoffe enthalten.
- 3.3.4 Nach der Bauausführung ist/sind der ursprüngliche Zustand des Vorlandes/der Vorländer / der Uferböschung/en und/oder der Gewässersohle(n) weitmöglichst wieder herzustellen. Der vorhandene Bewuchs im Bereich von Gewässern ist bei der Durchführung des Vorhabens nach Möglichkeit zu schonen und soll weitgehend erhalten werden. Bei der Bauausführung ggf. entfernter Bewuchs ist durch Neuanpflanzungen zu ersetzen.
- 3.3.5 Die mit dem Vorhaben verbundenen baulichen Anlagen sind innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebiets der Wörnitz hochwasserangepasst auszufüh-

ren. Hierbei ist ein Hochwasserstand von 440,10 m. ü. NN bei der Einleitungsstelle E1 zu Grunde zu legen. Dieser Wasserstand tritt bei einem 100-jährlichen Hochwasserereignis auf.

- 3.3.6 Bzgl. des Wasserschutzgebiets „Mutschach“ ist vom Vorhabensträger eine Beweissicherung durchzuführen. Die bestehende Grundwassermessstelle „GWM 1 am Mutschachweg“ ist im Hinblick auf die öffentlichen Trinkwasserversorgungsanlagen eine Beweissicherungsmessstelle. Die Messstelle sollte mit einem elektronischen Datensammler ausgerüstet werden. Die Funktionsfähigkeit des Datensammlers ist durch Lichtlotmessungen (alle drei Monate) zu überprüfen. Falls kein elektronischer Datensammler verwendet wird, sind wöchentliche Messungen notwendig. Die Auswertungen in graphischer Form sind dem örtlichen Wasserversorger und dem Wasserwirtschaftsamt Ansbach vierteljährlich zuzusenden.

Darüber hinaus ist die Messstelle zur weiteren Beweissicherung mindestens einmal vor Baubeginn, einmal während der Bauausführung und mindestens einmal nach Fertigstellung des Bauvorhabens zu beproben. Der notwendige Untersuchungsumfang (Volluntersuchung) ist dem Merkblatt 3.8/1 (LfW, 2001) „Untersuchung und Bewertung von Altlasten, schädlichen Bodenveränderungen“, Anhang 3, Tabellen 2 und 4, zu entnehmen.

Die einzelnen Bauphasen sind mit dem örtlichen Wasserversorger abzustimmen.

### **3.4 Immissionsschutz**

- 3.4.1 Die im Rahmen der Bauausführung zu erwartenden Schallimmissionen sind in der Umgebung von Siedlungsflächen möglichst auf die Zeit von 07:00 Uhr bis 20:00 Uhr und in dieser Zeit auf ein Mindestmaß zu beschränken. Die Regelungen der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) sowie die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen – (AVV Baulärm) sind zu beachten. Der Zulieferverkehr zu Baustellen soll, wenn er durch Wohngebiete geführt werden muss, ausschließlich tagsüber abgewickelt werden.
- 3.4.2 Die Vorgaben der DIN 4150 (Erschütterungen im Bauwesen) sowie die Technischen Regeln für Gefahrstoffe (TRGS) 559 „Mineralischer Staub“ sind im Rahmen der Bauausführung zu beachten.

### **3.5 Denkmalpflege**

- 3.5.1 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung 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.
- 3.5.2 Der Vorhabensträger hat die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die notwendigen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf einzubeziehen.
- 3.5.3 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabensträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirt-

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

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

### 3.6 Sonstige Nebenbestimmungen

Sobald im Vorfeld einer Wiederaufnahme des Regelbetriebs im Schienenpersonennahverkehr auf dem Streckenabschnitt Dombühl – Wilburgstetten der Bahnlinie Nördlingen – Dombühl die näheren Einzelheiten des geplanten Betriebs, insbesondere zum Betriebsprogramm und den notwendigen Schrankenschließzeiten, feststehen bzw. auf Anforderung der Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabensträger zur Vorbereitung einer abschließenden Entscheidung über ggf. noch von ihm vorzunehmende ergänzende Maßnahmen im Bereich des vorgesehenen Kreisverkehrs nördlich von Dinkelsbühl bzw. an der St 2218 zwischen dem Kreisverkehr und dem westlich davon liegenden Bahnübergang eine ergänzende verkehrsgutachterliche Betrachtung zu den dortigen Wechselwirkungen zwischen Straßen- und Schienenverkehr vornehmen zu lassen und diese zeitnah der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

Die Planfeststellungsbehörde behält sich eine abschließende Entscheidung über Art und Umfang ggf. erforderlicher Maßnahmen vor.

## 4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

### 4.1 Gegenstand/Zweck

4.1.1 Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis zur Benutzung eines namenlosen Grabens zur Wörnitz (Gewässer III. Ordnung), des Ölweihers (Gewässer III. Ordnung), des Rückhaltebeckens „Kobeltsmühle“ (Gewässer III. Ordnung), der Wörnitz (Gewässer II. Ordnung), des Ölgrabens (Gewässer III. Ordnung) und des Grundwassers durch Einleiten gesammelter Abwässer erteilt.

Die erlaubte Gewässerbenutzung dient der Einleitung von gesammeltem Niederschlagswasser:

| Bezeichnung der Einleitung | Gemarkung   | Flurstück | Benutztes Gewässer            |
|----------------------------|-------------|-----------|-------------------------------|
| Einleitungsstelle E1       | Dinkelsbühl | 2493      | namenloser Graben zur Wörnitz |
| Einleitungsstelle E2       | Dinkelsbühl | 2822      | Ölweiher                      |
| Einleitungsstelle E3       | Dinkelsbühl | 2877      | RHB „Kobeltsmühle“            |
| Einleitungsstelle E4       | Dinkelsbühl | 1011/26   | Wörnitz                       |
| Einleitungsstelle E5       | Dinkelsbühl | 1579      | Ölgraben                      |
| Einleitungsstelle E6       | Dinkelsbühl | 1011/26   | Wörnitz                       |

Daneben dient die erlaubte Gewässerbenutzung auch der Versickerung von Niederschlagswasser in Mulden, Gräben und auf Dammschultern (Einzugsgebiete 9 und 10 der Unterlage 13.2T).

Umfang der Einleitungen von Regenwasser aus dem Straßenentwässerungssystem:

| Bezeichnung der Einleitung  | Max. Abfluss $Q_{15,1}$ (l/s)   | Ab dem Zeitpunkt |
|---|---|------------------|
| <b>E1</b><br>(mit Regenrückhaltebecken von $V = 575 \text{ m}^3$ )    | 40  | Inbetriebnahme   |
| <b>E2</b>   | 130   | Inbetriebnahme   |
| <b>E3</b><br><b>(Tiefenentwässerung)</b>                              | Nicht genau bekannt, mögliches Sickerwasser aus dem Einschnittsbereich ca. Bau-km 0+790 bis 1+170 | Inbetriebnahme   |
| <b>E4</b><br>(mit Regenrückhaltebecken von $V = 270 \text{ m}^3$ )    | 65  | Inbetriebnahme   |
| <b>E5</b><br>(mit Regenrückhaltebecken von $V = 390 \text{ m}^3$ )    | 26,4  | Inbetriebnahme   |
| <b>E6</b><br>(mit bestehendem Rückhaltebecken $V = 900 \text{ m}^3$ ) | 5,2<br>zusätzlich   | Inbetriebnahme   |

4.1.2 Dem Freistaat Bayern wird die beschränkte Erlaubnis für das Absenken und Ableiten von Grundwasser während der Bauzeit erteilt.

#### 4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die unter A. 2. aufgeführten Unterlagen zu Grunde.

#### 4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen zu der unter A. 4.1.1 erteilten gehobenen Erlaubnis

4.3.1 Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hier-nach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

4.3.2 Die Entwässerungseinrichtungen sind nach den festgestellten Plänen, den geltenden Vorschriften und unter Beachtung der allgemein anerkannten Regeln der Technik auszuführen.

4.3.3 Die Sickerfähigkeit des anstehenden Bodens in den Versickerungsabschnitten (Mulden, Gräben, Dammschultern) ist, ggf. durch geeignete Maßnahmen, zu gewährleisten.

4.3.4 Die Ein- u. Ausläufe der einzelnen Durchlässe sowie die Ausläufe von Rohrleitungen sind mit großformatigen, frostbeständigen Wasserbausteinen zu sichern. Zur

Verhinderung von Erosionen und Ausspülungen sind bei größerem Längsgefälle außerdem Sohl- und Böschungfußsicherungen vorzunehmen.

#### 4.3.5 Betrieb und Unterhaltung

Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Unterhaltung der Straßenentwässerungsanlagen obliegt dabei dem jeweiligen Straßenbaulastträger.

Der Vorhabensträger hat wahlweise die Mehrkosten der Unterhaltung der im Rahmen der erlaubten Einleitungen benutzten Gewässer zu tragen, welche durch die erlaubten Gewässerbenutzungen verursacht werden, oder alternativ die Auslaufbauwerke sowie die Gewässerufer oberhalb und unterhalb der Einleitungsstellen im Einvernehmen mit dem Unterhaltungsverpflichteten nach den jeweils gültigen gesetzlichen Bestimmungen zu sichern und zu unterhalten.

Die durch die Baumaßnahmen evtl. angeschnitten oder überdeckten Dränanlagen sind funktionsfähig anzupassen.

#### 4.3.6 Bestandspläne

Der Vorhabensträger hat innerhalb von drei Monaten nach Inbetriebnahme der Entwässerungseinrichtungen dem Wasserwirtschaftsamt Ansbach zwei Fertigungen und Landratsamt Ansbach eine Fertigung der Bestandspläne zu übergeben.

#### 4.3.7 Anzeige- und Informationspflichten

Wesentliche Änderungen gegenüber den festgestellten Unterlagen bzgl. der Menge und Beschaffenheit des anfallenden Abwassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie der Betriebs- und Verfahrensweise der Abwasseranlagen, soweit sie sich auf die Ablaufqualität auswirken können, sind unverzüglich dem Landratsamt und dem Wasserwirtschaftsamt anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig eine hierzu ggf. erforderliche bau- bzw. wasserrechtliche Genehmigung bzw. Erlaubnis mit den entsprechenden Unterlagen zu beantragen.

Beginn und Fertigstellung der Bauarbeiten sind dem Landratsamt Ansbach und dem Wasserwirtschaftsamt Ansbach eine Woche vor Beginn bzw. nach Fertigstellung anzuzeigen. Wird das Vorhaben in mehreren Bauabschnitten ausgeführt, sind Beginn und Fertigstellung jedes Bauabschnittes ebenfalls eine Woche vor Beginn bzw. nach Fertigstellung dem Landratsamt Ansbach und dem Wasserwirtschaftsamt Ansbach anzuzeigen.

#### 4.3.8 Bauabnahme

Eine Bauabnahme nach Art. 61 Abs. 1 BayWG ist entbehrlich, wenn der öffentliche Bauherr die Bauabnahme Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes übertragen hat. Falls dies durch den Vorhabensträger nicht gewährleistet werden kann, ist eine Bauabnahme durch einen privaten Sachverständigen der Wasserwirtschaft erforderlich.

### **4.4 Erlaubnisbedingungen und -auflagen zu der unter A. 4.1.2 erteilten beschränkten Erlaubnis**

#### 4.4.1 Die beschränkte Erlaubnis wird auf die Dauer der Bauzeit befristet.

- 4.4.2 Die geförderten Mengen sind zu ermitteln (Entnahmeleistung, Betriebszeiten, Gesamtmenge) und zu dokumentieren. Die Entnahmen sind auf das Notwendigste zu beschränken.
- 4.4.3 Alle Vorrichtungen zur Grundwasserabsenkung, z. B. Dränleitungen und Brunnen, sind so anzulegen, dass sie nach Fertigstellung der Baustelle restlos außer Betrieb gesetzt werden können. Sie sind so bald wie möglich wieder außer Betrieb zu setzen, damit sich die ursprünglichen Grundwasserverhältnisse wieder einstellen können.
- 4.4.4 Stoffe aller Art, die eine Verunreinigung des Grundwassers bewirken können, sind den Baugruben fernzuhalten. Mineralöle oder sonstige schädliche Stoffe dürfen im Bereich der Baugrube nicht gelagert werden, damit bei unbeabsichtigtem Auslaufen keine das Grundwasser schädigende Stoffe von oben oder seitlich durch den Boden einsickern können.
- 4.4.5 Nach dem Verlegen der Rohrleitungen und der Errichtung der Bauwerke sind die Baugruben mit einwandfreiem Erdmaterial wieder aufzufüllen. Bauschutt und sonstiger Abfall darf hierzu nicht verwendet werden. Durch geeignete Maßnahmen ist sicherzustellen, dass weder ein Grundwasserstau verursacht noch dem Grundwasser eine bevorzugte Fließrichtung gegeben wird.
- 4.4.6 Das Grundwasser ist vor der Bauausführung auf das Baumaterial schädigende Eigenschaften zu untersuchen. Für die Rohrleitungen und die Bauwerke ist nur solches Material zu verwenden, das allen mechanischen und chemischen Angriffen des Abwassers und des Grundwassers widersteht.

## 5. Straßenrechtliche Verfügungen

Soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG bzw. Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden von öffentlichen Straßen

- die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe eingezogen, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird,
- die nach den Planunterlagen zur Umstufung vorgesehenen Teile mit der Maßgabe umgestuft, dass die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird und
- die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile zu den jeweils dort vorgesehenen Straßenklassen mit der Maßgabe gewidmet, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2T) und dem entsprechenden Lageplan (Unterlage 7.3 Blatt 1T). Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort hinreichend bestimmt beschrieben bzw. kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

## 6. Entscheidung über Einwendungen

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Auflagen in diesem Beschluss, durch Planänderungen und/oder Zusagen des Vorhabensträgers berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

## **7. Sofortige Vollziehung**

Dieser Beschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar.

## **8. Kosten**

Der Freistaat Bayern trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluss wird keine Gebühr erhoben. Auslagen werden ebenso nicht erhoben.

## **B. Sachverhalt**

### **1. Beschreibung des Vorhabens**

Gegenstand des Bauvorhabens ist der Neubau der Ortsumgehung Dinkelsbühl im Zuge der B 25. Die Ortsumgehungstrasse beginnt nördlich von Dinkelsbühl auf Höhe der Einmündung der aus westlicher Richtung ankommenden St 2218 in die B 25; sie wird mit Hilfe eines Kreisverkehrs an die bestehende Bundesstraßen-trasse angebunden. Die Ortsumgehung verläuft sodann in östliche Richtung und kreuzt die GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen, bevor sie auf Höhe des Regenrückhaltebeckens „Kobeltmühle“ („Aralsee“) in südöstliche Richtung abschwengt und im Bereich der „Wilhelmshöhe“ die St 2220 kreuzt. Im weiteren Verlauf orientiert sich die Trasse der Ortsumgehung am Rand des „Mutschachwaldes“ und kreuzt die Rudolf-Schmidt-Straße. Nach dem Passieren einer am Waldrand gelegenen Kleingartensiedlung schwenkt die Ortsumgehung in Richtung Süden ab, kreuzt die Heiningen Straße und trifft im weiteren Verlauf auf die nach Wassertrüdingen führende St 2218. Ab dem Zusammentreffen mit der Staatsstraße verläuft die Ortsumgehung auf deren Trasse in südwestliche Richtung, bis sie schließlich auf den schon vorhandenen Kreisverkehr südlich von Dinkelsbühl im Zuge der B 25 trifft und dort endet. Der betreffende Abschnitt der St 2218 wird verbreitert. Die Ortsumgehung erhält durchgängig einen zweistreifigen Fahrbahnquerschnitt mit einer 8 m breiten Fahrbahn.

Die St 2220 wird nordöstlich von Dinkelsbühl teilplangleich an die Ortsumgehung angebunden, d. h. die Staatsstraße wird über die Ortsumgehung überführt und mit einer Verbindungsrampe an diese angebunden. Südöstlich von Dinkelsbühl werden die St 2218 sowie die derzeit in die Staatsstraße einmündende Wassertrüdingen Straße mit einem Kreisverkehr mit der Ortsumgehung verknüpft. Der nördlich der Ortsumgehung liegende Abschnitt der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen wird durch eine höhengleiche Einmündung mit der Ortsumgehungstrasse verbunden, der südlich davon liegende Abschnitt der Straße erhält keine Verbindung mit der Ortsumgehung. Die Rudolf-Schmidt-Straße wird im Kreuzungsbereich mit der Ortsumgehung unter dieser hindurchgeführt, ebenso die Heiningen Straße.

Das landwirtschaftliche Wegenetz im Umfeld der Ortsumgehungstrasse wird den neu entstehenden Gegebenheiten angepasst. Hierzu werden u. a. auch neue Wegeabschnitte gebaut sowie vorhandene Wege abschnittsweise verlegt. Für den südöstlich der St 2220 verlaufenden „Mutschachweg“ wird dabei auch eine Überführung über die Ortsumgehung errichtet.

### **2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Mit Schreiben vom 29.08.2014, das am gleichen Tag bei der Regierung von Mittelfranken einging, beantragte das Staatliche Bauamt Ansbach für der Neubau der

Ortsumgehung Dinkelsbühl im Zuge der B 25 das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 12.01.2015 bis 11.02.2015 bei der Stadt Dinkelsbühl nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei Stadt Dinkelsbühl oder der Regierung von Mittelfranken bis spätestens 25.02.2015 schriftlich, zur Niederschrift oder elektronisch, mit einer qualifizierten elektronischen Signatur versehen, zu erheben seien.

Die Regierung hat folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme zu dem Vorhaben gebeten:

- Stadt Dinkelsbühl
- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Ansbach
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach
- Amt für Ländliche Entwicklung Mittelfranken
- Bayerischer Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Mittelfranken
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- BayernBahn Betriebsgesellschaft mbH
- Bayernwerk AG
- Bezirk Mittelfranken - Fachberatung für das Fischereiwesen
- Deutsche Bahn AG, DB Immobilien Region Süd
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG
- Landratsamt Ansbach
- MDN Main-Donau Netzgesellschaft mbH (vormals N-ERGIE Netz GmbH)
- PLEdoc Gesellschaft für Dokumentationserstellung und -pflege mbH
- Regierung von Oberbayern, Landeseisenbahnaufsicht Südbayern
- Regionaler Planungsverband Westmittelfranken
- Sachgebiet 24 der Regierung (höhere Landesplanungsbehörde)
- Sachgebiet 50 der Regierung (technischer Umweltschutz)
- Sachgebiet 51 der Regierung (höhere Naturschutzbehörde)
- Stadtwerke Dinkelsbühl
- VGN GmbH
- Wasserwirtschaftsamt Ansbach
- Zweckverband Romantische Schiene

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger schriftlich.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 19.10 und 20.10.2016 in Dinkelsbühl erörtert. Die Behörden wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen wurde der Erörterungstermin im Mittelfränkischen Amtsblatt und – sowohl von der Regierung als auch von der Stadt Dinkelsbühl – in der örtlichen Tagespresse bekannt gemacht. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Aus Anlass von Einwendungen und wegen von ihm zwischenzeitlich gewonnener neuer Erkenntnisse hat der Vorhabensträger im Nachgang des Erörterungstermins

eine Planänderung (Tektur) in das Verfahren eingebracht. Diese hat im Wesentlichen folgenden Inhalt:

- die St 2218 sowie die Wassertrüdingen Straße werden südöstlich von Dinkelsbühl mit Hilfe eines Kreisverkehrs an die Ortsumgehung angebunden anstatt durch zwei höhengleiche Einmündungen, die teilweise durch Lichtsignalanlagen hätten geregelt werden müssen
- der Umgriff der Gestaltungsmaßnahme G2 im Bereich der „Wilhelmshöhe“ wird verringert
- die schalltechnischen Unterlagen wurden überarbeitet, um die in der ursprünglichen Fassung der Unterlagen falschen Lkw-Anteile zu korrigieren
- die landschaftspflegerische Begleitplanung, insbesondere die Unterlage zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), wurde überarbeitet und aktualisiert, da im Jahr 2016 ergänzende faunistischen Erhebungen durchgeführt wurden
- die Vereinbarkeit der vorgesehenen Einleitung des Straßenoberflächenwassers in Gewässer mit den Vorgaben der WRRL hat der Vorhabensträger nunmehr explizit geprüft und die Prüfung in einer neu in das Verfahren eingebrachten Unterlage (Unterlage 13.5) dokumentiert.

Die Regierung hat folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange gebeten, zu den geänderten Unterlagen Stellung zu nehmen:

- Stadt Dinkelsbühl
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach
- Bayerischer Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Mittelfranken
- Bezirk Mittelfranken - Fachberatung für das Fischereiwesen
- Landratsamt Ansbach
- Sachgebiet 50 der Regierung (technischer Umweltschutz)
- Sachgebiet 51 der Regierung (höhere Naturschutzbehörde)
- Stadtwerke Dinkelsbühl
- Wasserwirtschaftsamt Ansbach

Die geänderten Unterlagen lagen in der Zeit vom 18.06.2018 bis 17.07.2018 bei der Stadt Dinkelsbühl nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen bei Stadt Dinkelsbühl oder der Regierung von Mittelfranken bis spätestens 31.07.2018 schriftlich, zur Niederschrift oder elektronisch, mit einer qualifizierten elektronischen Signatur versehen, zu erheben seien.

Zu den daraufhin eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger in der Folgezeit schriftlich.

## **C.        **Entscheidungsgründe****

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

### **1.        **Verfahrensrechtliche Bewertung****

#### **1.1       **Notwendigkeit der Planfeststellung****

Die Regierung von Mittelfranken ist gemäß Art. 39 Abs. 1 und 2 BayStrWG und Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayVwVfG die sachlich und örtlich zuständige Behörde, um das Anhörungsverfahren durchzuführen und den Plan festzustellen.

Nach § 17 Satz 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Der Bau einer Ortsumgehung stellt jedenfalls eine Änderung der betreffenden Bundesfernstraße in diesem Sinn dar (vgl. Ronellenfitch in Marschall, FStrG, 6. Auflage, § 17 Rn. 8). Auf Grund dessen unterliegt das gegenständliche Vorhaben der Planfeststellungspflicht.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG). Die Rechtswirkungen der Planfeststellung erstrecken sich damit nicht nur auf alle zum Vorhaben gehörenden baulichen und sonstigen Anlagen, sondern darüber hinaus auch auf alle notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Sie erfassen sämtliche Anlagen, die aus Anlass der Durchführung des konkret genehmigten Vorhabens unumgänglich sind, also ausgeführt werden müssen. Notwendige Folgemaßnahmen werden auch dann von der Planfeststellung erfasst, wenn sie selbst planfeststellungsbedürftig sind. In derartigen Fällen ist dann Art. 78 BayVwVfG nicht anwendbar. Der Zweck der Planfeststellung ist dabei eine Gesamtregelung grundsätzlich aller Probleme, die durch das Vorhaben aufgeworfen werden. Es soll eine für alle Betroffenen gerechte Lösung in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht herbeigeführt werden.

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht 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 WHG. Auf Grund von § 19 WHG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis zusammen mit diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bayer. Straßen- und Wegegesetz.

#### **1.2       **Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit****

Für das Bauvorhaben ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Nach § 3c Satz 1 i. V. m. § 2 Abs. 2 Nr. 2 b) UVPG und Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG – jeweils i. d. F., die vor dem 16.05.2017 galt (siehe dazu § 74 Abs. 1 UVPG i. d. F. des Gesetzes zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung vom 20.07.2017) – besteht eine entsprechende Verpflichtung, wenn das betreffende Vorhaben aufgrund überschlägiger Prüfung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Dies ist, schon mit Blick auf die Wirkungen des Vorhabens auf verschiedene besonders bzw. streng geschützte Tierarten, vorliegend der Fall. Dass die Planfeststellungsbehörde die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für notwendig erachtet, wurde bereits in der im Dezember 2014 erfolgten Bekanntmachung der (erstmaligen) Auslegung der

Planunterlagen verlautbart (siehe dort zu Beginn der Bekanntmachung sowie unter Nr. 8 am Ende des Bekanntmachungstextes).

Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird nach § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG i. d. F., die vor dem 16.05.2017 galt (zur Maßgeblichkeit dieses Rechtsstandes die vorliegende Umweltverträglichkeitsprüfung siehe § 74 Abs. 2 UVPG i. d. F. des Gesetzes zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung vom 20.07.2017) als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt; sie obliegt damit der Planfeststellungsbehörde und nicht dem Vorhabensträger. Die Umweltverträglichkeitsprüfung umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie auf die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern (§ 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG).

Sie wird unter Einbeziehung der Öffentlichkeit durchgeführt (§ 2 Abs. 1 Satz 3 UVPG). Die Planfeststellungsbehörde erarbeitet auf der Grundlage der vom Träger des Vorhabens vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen sowie der Äußerungen der Öffentlichkeit eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens sowie der Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden (§ 11 Satz 1 UVPG). Die Ergebnisse eigener Ermittlungen sind dabei einzu beziehen (§ 11 Satz 2 UVPG).

Hinsichtlich der vom Vorhabensträger vorzulegenden Unterlagen bzw. Angaben gilt, dass § 6 Abs. 3 und 4 UVPG in der hier maßgeblichen Fassung dem Vorhabensträger zwar bestimmte inhaltliche (Mindest-)Angaben abverlangen, es ihm aber freistellen, in welcher Form er die Angaben vorlegt. Das kann in Gestalt einer eigenständigen Umweltverträglichkeitsstudie geschehen, welche im Anhörungsverfahren einwenderseits teilweise vermisst wurde; es reicht jedoch auch aus, wenn – wie vorliegend – die erforderlichen Angaben auf verschiedene Unterlagen wie den landschaftspflegerischen Begleitplan, den Erläuterungsbericht, die schalltechnische Untersuchung und die Luftschadstoffuntersuchung verteilt sind (siehe BVerwG, Beschluss vom 10.10.2006, NVwZ 2007, 84 Rn. 15 m. w. N.). Die Frage, ob die Unterlagen den Anforderungen des § 6 UVPG genügen, etwa, ob Gutachten den Anforderungen an den allgemeinen Kenntnisstand bzw. den gegenwärtigen Wissensstand und die allgemein anerkannten/gegenwärtigen Prüfungsmethoden gerecht werden, beurteilt sich im Übrigen nach Maßgabe der materiell-rechtlichen Zulassungsvoraussetzungen (siehe BVerwG, Urteil vom 28.11.2017, NVwZ-Beilage 2018, 29 Rn. 33); auf diese wird weiter unten im Einzelnen eingegangen.

Auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung bewertet die Planfeststellungsbehörde die Umweltauswirkungen des Vorhabens und berücksichtigt diese Bewertung bei ihrer Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze (§ 12 UVPG).

Die Umweltverträglichkeitsprüfung schafft die methodischen Voraussetzungen dafür, die Umweltbelange vorab so herauszuarbeiten, dass sie in gebündelter Form in die Abwägung eingehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.11.2004, BVerwGE 122, 207). 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. Die Notwendigkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung beschränkt sich dabei auf das konkrete Vorhaben. Varianten und Planungsalternativen müssen nicht selbst Gegenstand der förmlichen

Umweltverträglichkeitsprüfung sein (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, NVwZ 2001, 673, 676 m. w. N.).

An die Ermittlung und Bewertung der Umweltauswirkungen eines Vorhabens dürfen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung nach höchstrichterlicher Rechtsprechung (vgl. insbesondere BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, NVwZ 1996, 1016) keine überhöhten Anforderungen gestellt werden. Insbesondere gebieten weder das UVPG noch die RL 2011/92/EU (Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten), dass Umweltauswirkungen anhand schematisierter Maßstäbe oder in standardisierten oder schematisierten und rechenhaft handhabbaren Verfahren ermittelt und bewertet werden, oder dass, solange es an solchen Verfahren fehlt, dies durch einen Dialog der Fachleute beider Seiten bis zur Erreichung eines Kompromisses auszugleichen wäre. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist auch kein „Suchverfahren“, in dem alle nur erdenklichen Auswirkungen eines Vorhabens auf Umweltgüter und deren Wertigkeit bis in alle Einzelheiten untersucht oder sogar wissenschaftlich bislang ungelöste Fragen geklärt werden müssen. Vielmehr soll die Umweltverträglichkeitsprüfung (lediglich) die Grundlagen für die Beurteilung der möglichen erheblichen Umweltauswirkungen eines Projekts liefern (vgl. Erwägungsgrund 7 der RL 2011/92/EU).

Da die vom Vorhabensträger in das Verfahren eingebrachte Tektur die Auswirkungen des Vorhabens, etwa im Hinblick auf die überarbeitete schalltechnische Untersuchung sowie die aktualisierte artenschutzrechtliche Bestandsaufnahme, unter Umweltgesichtspunkten teilweise in etwas anderem Licht als ursprünglich erscheinen lassen kann (vgl. § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG), wurden die geänderten Unterlagen in gleicher Weise wie die ursprüngliche Planfassung öffentlich ausgelegt; die Öffentlichkeit hatte Gelegenheit zur Stellungnahme auch zu den geänderten Unterlagen. Dabei wurde auch die vom Vorhabensträger im Zuge der Tektur neu in das Verfahren eingebrachte Unterlage 13.5, die erstmalig die Vereinbarkeit der vorgesehenen Einleitung des Straßenoberflächenwassers in Gewässer mit den Vorgaben der WRRL prüft, ausgelegt und der Öffentlichkeit auch insoweit Gelegenheit zur Erhebung von Bedenken gegeben (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 28.04.2016, NVwZ 2016, 1710 Rn. 34).

### **1.3 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen und Fragestellungen**

- 1.3.1 U. a. im Rahmen des Erörterungstermins wurde geltend gemacht, dass den ausgelegten Grunderwerbsplänen nicht eindeutig zu entnehmen sei, welche Flächen für die Straßentrasse als solche und welche für landschaftspflegerische Maßnahmen in Anspruch genommen würden. Aus den Grunderwerbsplänen sei die Beanspruchung für landschaftspflegerische Maßnahmen nicht ersichtlich. Es sei Landwirten nicht zuzumuten, sämtliche Planunterlagen durchzusehen. Betroffene müssten auf Anhieb erkennen können, wofür ihre Flächen beansprucht würden.

Dieses Vorbringen ist zurückzuweisen.

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sollen die Betroffenen durch die Auslegung der Planunterlagen nach § 17a FStrG i. V. m. Art. 73 Abs. 1 Satz 2, Abs. 3 Satz 1 BayVwVfG in die Lage versetzt werden, Einwendungen zu erheben, die zumindest in groben Zügen erkennen lassen, welche Rechtsgüter als gefährdet angesehen und welche Beeinträchtigungen befürchtet werden. Die Auslegung muss nicht notwendig alle Unterlagen umfassen, die möglicherweise zur vollständigen Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Planung erforderlich sind, sondern kann sich auf die Unterlagen beschränken, deren der Einzelne bedarf, um „als Laie“ den Grad seiner Betroffenheit abschätzen und sich

das Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst machen zu können (siehe z. B. BVerwG, Urteil vom 03.03.2011, BVerwGE 139, 150 Rn. 19; sog. Anstoßwirkung).

Diesen Anforderungen genügten die ausgelegten Planfeststellungsunterlagen. Den in den ausgelegten Unterlagen beinhalteten Grunderwerbsunterlagen (Unterlagen 14.1 und 14.2) konnte unzweideutig entnommen werden, welche Grundstücks(teil)flächen im Einzelnen nach damaligem Planungsstand für den Bau der Ortsumgehung herangezogen werden sollten. Die Art und Weise der Beanspruchung der einzelnen Grundstücksflächen (dauerhaft oder vorübergehend) war dort ebenso hinreichend deutlich ersichtlich. Ob die einzelnen betroffenen Flächen für die eigentliche Straßentrasse oder Kompensationsmaßnahmen nach der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung beansprucht werden, ließ sich für die Betroffenen unabhängig davon, dass diese Frage für die Beurteilung der Betroffenheit des Einzelnen durch die Planung an sich erst einmal von untergeordneter Bedeutung ist, ohne weiteres durch eine Zusammenschau der Grunderwerbsunterlagen mit dem landschaftspflegerischen Maßnahmenplan (Unterlage 12.3) und ggf. den Lageplänen (Unterlage 7.1) ermitteln. Dies genügt für eine ausreichende Anstoßwirkung; die damit für die Betroffenen verbundenen Anstrengungen sind diesen zuzumuten. Es ist demgegenüber aus Rechtsgründen nicht erforderlich, dass Betroffene aus einer einzigen Planunterlage bereits abschließend die einzelnen Details ihrer Betroffenheit ersehen können. Eine derartige Plandarstellung wäre im Übrigen im Hinblick auf die Fülle der dann u. U. in einen einzigen Plan aufzunehmenden planerischen Details im Regelfall auch nicht ohne erhebliche Einbußen hinsichtlich der Übersichtlichkeit und Begreifbarkeit für die Betroffenen möglich. Die damit drohende Überfrachtung von Unterlagen mit planerischen Darstellungen wäre der Anstoßwirkung der entsprechenden Unterlage ebenso nicht zuträglich, da dann u. U. der Blick auf die für die Erkennbarkeit der einzelnen Betroffenheiten wesentlichen Merkmale der Planung verstellt wäre. Ob Planfeststellungsunterlagen für Straßenbauvorhaben in anderen Bundesländern mehr den einwenderseitigen Vorstellungen entsprechen ist unerheblich. Eine ggf. abweichende Verwaltungspraxis von Behörden anderer Länder bindet im Hinblick auf die unterschiedlichen Rechtsträger der Behörden die vorliegend beteiligten Stellen des Freistaats Bayern auch unter Gleichheitsgesichtspunkten (vgl. Art. 3 Abs. 1 GG) nicht. Dass von den ausgelegten Planunterlagen eine hinreichende Anstoßwirkung für die Betroffenen ausging, zeigt im Übrigen auch die große Zahl der von den unmittelbar Betroffenen erhobenen Einwendungen. Es erscheint der Planfeststellungsbehörde ausgeschlossen, dass im Falle, dass die ausgelegten Unterlagen die ihnen zgedachte Funktion verfehlt hätten, Einwendungen in entsprechender Anzahl und mit einem ähnlichen Detaillierungsgrad zu verzeichnen gewesen wären.

- 1.3.2 Im Hinblick auf die soeben dargestellte Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist außerdem das Vorbringen, dass Betroffene ein Anrecht auf die Offenlegung aller Unterlagen hätten und die ausgelegten Unterlagen unvollständig seien, da u. a. auch Kostenschätzungen fehlten, die normalerweise Bestandteil von Planfeststellungsunterlagen seien, zurückzuweisen. Die ausgelegten Unterlagen ließen die einzelnen tatsächlichen Betroffenheiten sowie die Auswirkungen auf die Umwelt insgesamt hinreichend erkennen. Bestätigt wird auch dies nicht zuletzt durch die zahlreichen und umfangreichen Einwendungen, die im Rahmen des Anhörungsverfahrens erhoben wurden. Die Unterlagen waren sonach zur Erzielung der mit der Auslegung verfolgten Anstoßwirkung ausreichend.

Dies gilt auch mit Blick darauf, dass die ausgelegten Unterlagen keine bilanzierenden Angaben über die Lärmauswirkungen in aktuell schon von Verkehrslärm betroffenen Bereichen zum jetzigen Zeitpunkt und nach dem Bau der Ortsumgehung enthielten. Hierdurch war zwar den Betroffenen eine abschließende Bewertung, inwieweit das Vorhaben insgesamt Vor- oder Nachteile in dieser Hinsicht bringt,

nicht möglich. Dies ist aber aus Rechtsgründen ebenso nicht erforderlich. Auch insofern war es ausreichend, dass die einzelnen tatsächlichen (nachteiligen) Betroffenheiten infolge des Vorhabens erkennbar waren; dies leisteten die ausgelegten Unterlagen.

Außerdem darf darauf hingewiesen werden, dass Kostenschätzungen entgegen der geäußerten Auffassung kein regulärer Bestandteil von Planfeststellungsunterlagen sind; ihre Veröffentlichung ist zur Erreichung der Anstoßwirkung nicht erforderlich.

Soweit u. a. im Zusammenhang mit den vermissten Kostenschätzungen auf das verwaltungsverfahrenrechtliche Akteneinsichtsrecht von Verfahrensbeteiligten verwiesen wurde und hieraus ein Anspruch auf Einsicht in detaillierte Kostenermittlungen abgeleitet wird, ist darauf hinzuweisen, dass sich dieser Anspruch nur auf bei der Behörde vorhandene Akten bezieht. Der Planfeststellungsbehörde liegen allerdings – mit Ausnahme der unter C. 3.3.2.1.1.6 beschriebenen Trassenvariante (sog. „Konsenslösung“), zu der der Vorhabensträger nach dem Erörterungstermin eine entsprechende Berechnung vorgelegt hat – keine detaillierten Kostenberechnungen o. ä. vor. Soweit die betreffenden Einwander weiterhin auf einer Einsicht in anderweitige Kostenberechnungen bestehen sollten, müssen sie ihren ggf. bestehenden Anspruch daher gegenüber dem Vorhabensträger geltend machen.

- 1.3.3 Im Anhörungsverfahren wurde auf die Vorschrift des Art. 73 Abs. 5 Satz 2 BayVwVfG verwiesen, der besagt, dass nicht ortsansässige Betroffene, deren Person und Aufenthalt bekannt sind oder sich innerhalb angemessener Frist ermitteln lassen, auf Veranlassung der Anhörungsbehörde von der Auslegung der Planunterlagen benachrichtigt werden sollen, und es wurde behauptet, Entsprechendes sei nicht erfolgt.

Dies trifft nicht zu. Die nicht ortsansässigen Betroffenen wurden sowohl im Rahmen der Auslegung der ursprünglichen Fassung der Planfeststellungsunterlagen als auch im Rahmen der Auslegung der tektierten Planunterlagen von der Stadt Dinkelsbühl über die jeweilige Auslegung der Unterlagen benachrichtigt. Dass die Benachrichtigungen tatsächlich erfolgt sind, hat die Stadt Dinkelsbühl auch gegenüber der Planfeststellungsbehörde belegt.

- 1.3.4 Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. sieht es in seiner im Februar 2015 abgegebenen Stellungnahme als nicht mit Europarecht vereinbar an, dass die Regierung von Mittelfranken das Planfeststellungsverfahren auf der Grundlage des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes durchführt. Der Bund Naturschutz habe die Unterlagen nicht ordnungsgemäß erhalten, sondern habe sie aufwendig besorgen und z. T. auch ausdrucken müssen, wobei er keine Möglichkeit habe, farbige Pläne in der erforderlichen Größe auszudrucken. Er beantragt eine „rechtskonforme Anhörung“ mit entsprechender Frist ab Übermittlung der vollständigen Unterlagen.

Dieser Antrag ist abzulehnen. Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. wurde den geltenden Rechtsvorschriften entsprechend am Anhörungsverfahren beteiligt, insbesondere auch im Rahmen der erstmaligen Auslegung der Planunterlagen. Die durch das Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben vom 09.12.2006 (BGBl. I S. 2833, berichtigt in BGBl. 2007 I S. 691) geänderten Vorschriften des FStrG waren von der öffentlichen Verwaltung zwingend anzuwenden (vgl. Art. 20 Abs. 3 GG). Der durch das genannte Gesetz eingefügte § 17a Nr. 2 FStrG bestimmte in der vom 01.03.2010 bis 31.05.2015 gültigen – und damit hier für die erstmalige Planauslegung maßgeblichen – Fassung u. a., dass die vom Land anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie bestimmte sonstige Vereinigungen von der Auslegung des Plans durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach Art. 73 Abs. 5 Satz 1 BayVwVfG in den Gemeinden, in

denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt, benachrichtigt werden. Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. wurde damit vorliegend durch die im Dezember 2014 erfolgte Bekanntmachung der Stadt Dinkelsbühl der bei der Planoffenlegung geltenden Rechtslage entsprechend über die Auslegung der Planunterlagen unterrichtet. Eine darüber hinaus gehende Information bzw. Übersendung von Unterlagen war demgegenüber rechtlich nicht geboten.

Es stellt zwar sicherlich eine gewisse Erschwernis dar, dass die Vereinigungen von der Möglichkeit, sich durch Einsichtnahme in die Planunterlagen über das Vorhaben zu informieren, nicht (mehr) durch individuelle Benachrichtigung unterrichtet werden. Von den Vereinigungen, die ausweislich der gesetzlichen Anerkennungs Voraussetzungen nach Mitgliederkreis und eigener Leistungsfähigkeit die Gewähr für eine sachgerechte Aufgabenerfüllung bieten müssen (vgl. § 3 UmwRG), kann aber erwartet werden, dass sie auch bei dieser Bekanntmachungsform über ihre regionalen oder örtlichen Untergliederungen sicherstellen, die immerhin einmonatige Auslegungsfrist zur Sichtung und Auswertung der Planunterlagen effektiv ausschöpfen zu können. Insoweit ist die Routine, die sich bei dieser zu den typischen Vereinsaufgaben zählenden Tätigkeit einstellt, ebenso in Rechnung zu stellen, wie die Möglichkeit, sich Kopien der Planunterlagen übersenden zu lassen; die dafür ggf. anfallenden Kosten bewegen sich regelmäßig in einem auch für eine ehrenamtlich arbeitende Organisation verkraftbaren Rahmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.07.2011, ZUR 2012, 95 Rn. 22). Die Planunterlagen waren in dem Zeitraum, in dem sie bei der Stadt Dinkelsbühl auslagen (und sogar noch weit darüber hinaus), außerdem im Internetauftritt der Regierung von Mittelfranken allgemein einsehbar. Die Möglichkeit, ausliegende Unterlagen auf diesem Weg einzusehen, ist dem Bund Naturschutz auch bekannt; er hat sie bereits zuvor schon in anderen Verfahren genutzt (und wohl auch vorliegend). Soweit er es für notwendig hält, kann er die elektronischen Unterlagen auch ausdrucken bzw. in einem Copyshop oder dgl. drucken lassen (etwa großformatige Pläne); auch die insoweit in Rechnung zu stellenden Kosten halten sich in der Regel in einem vertäglichen Rahmen.

Unabhängig davon ist daneben in Blick zu nehmen, dass auf die früher in Planfeststellungsverfahren für Bundesfernstraßen praktizierte Übersendung der Planunterlagen an Vereinigungen schon vor Inkrafttreten des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben kein Rechtsanspruch bestand (vgl. bereits BVerwG, Beschluss vom 05.10.1993, DVBl 1994, 341). Aus der RL 2003/35/EG ergeben sich insoweit ebenso keine über die zitierten Vorschriften des FStrG hinaus gehenden Vorgaben hinsichtlich der Beteiligung von Vereinigungen. Gleiches gilt hinsichtlich der vom Bund Naturschutz in Bayern wohl in Bezug genommenen Entscheidung des EuGH vom 15.10.2009 – Rs. C-263/08.

## **2. Umweltverträglichkeitsprüfung**

### **2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)**

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

In der zusammenfassenden Darstellung sollen Aussagen über Art und Umfang sowie die Häufigkeit oder – soweit fachrechtlich geboten – die Eintrittswahrscheinlichkeit bestimmter Umweltauswirkungen getroffen werden. Darüber hinaus soll

angegeben werden, aus welcher Informationsquelle die wesentlichen Angaben stammen (vgl. Nr. 0.5.2.2 Abs. 1 und 3 UVPVwV).

### 2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Das gegenständliche Vorhaben beinhaltet den Neubau der Ortsumgehung Dinkelsbühl im Zuge der B 25. Die Ortsumgehung beginnt nach der Planung nördlich von Dinkelsbühl auf Höhe der Einmündung der aus westlicher Richtung ankommenden St 2218 in die B 25. Sie wird hier mit Hilfe eines Kreisverkehrs an die derzeitige Bundesstraßentrasse angebunden. Die Ortsumgehung verläuft im Anschluss in östliche Richtung und kreuzt die GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen, bevor sie auf Höhe des Regenrückhaltebeckens „Kobeltsmühle“ („Aralsee“) in südöstliche Richtung abschwengt und im Bereich der „Wilhelmshöhe“ die St 2220 kreuzt. Im weiteren Verlauf orientiert sich die Trasse der Ortsumgehung am Rand des „Mutschachwaldes“ und kreuzt die Rudolf-Schmidt-Straße. Nach dem Passieren einer am Waldrand liegenden Kleingartensiedlung schwenkt die Ortsumgehung in Richtung Süden ab, kreuzt die Heininger Straße und trifft im weiteren Verlauf auf die hier nach Wassertrüdingen führende St 2218. Ab dem Zusammenreffen mit der Staatsstraße verläuft die Ortsumgehung auf deren Trasse in Richtung Südwesten, bis sie schließlich auf den schon vorhandenen Kreisverkehr südlich von Dinkelsbühl im Zuge der B 25 trifft und dort endet. Der betreffende Abschnitt der St 2218 wird verbreitert. Die Ortsumgehung erhält durchgängig einen zweistreifigen Fahrbahnquerschnitt mit einer 8 m breiten Fahrbahn.

Die St 2220 wird nordöstlich von Dinkelsbühl teilplangleich an die Ortsumgehung angebunden, d. h. die Staatsstraße wird über die Ortsumgehung überführt und mit einer Verbindungsrampe an diese angebunden. Südöstlich von Dinkelsbühl werden die St 2218 sowie die derzeit in die Staatsstraße einmündende Wassertrüdingener Straße mit einem Kreisverkehr mit der Ortsumgehung verknüpft. Der nördlich der Ortsumgehung liegende Abschnitt der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen wird höhengleich mit der Ortsumgehungstrasse verbunden, der südlich davon liegende Abschnitt der Straße erhält keine Verbindung mit der Ortsumgehung. Die Rudolf-Schmidt-Straße wird im Kreuzungsbereich mit der Ortsumgehung unter dieser hindurchgeführt, gleiches gilt für die Heininger Straße. Die beiden letztgenannten Straßen erhalten keine direkte Verknüpfung mit der Ortsumgehungstrasse.

Das landwirtschaftliche Wegenetz im Umfeld der Ortsumgehungstrasse wird den neu entstehenden Gegebenheiten angepasst. Hierzu werden insbesondere neue Wegeabschnitte gebaut sowie vorhandene Wege abschnittsweise verlegt. Für den südöstlich der St 2220 verlaufenden „Mutschachweg“ wird dabei eine Überführung über die Ortsumgehung errichtet.

Die Ortsumgehung verläuft zu einem erheblichen Teil innerhalb von Geländeeinschnitten. Die dadurch anfallenden Erdmassen werden zu einem großen Teil nicht anderweitig unmittelbar im Rahmen des Baus der Ortsumgehung benötigt. Sie werden deshalb entlang der Ortsumgehungstrasse deponiert. Derartige Mengendeponien sind in vier verschiedenen Streckenabschnitten vorgesehen, nämlich in Form von Geländeauffüllungen zwischen dem nördlich von Dinkelsbühl geplanten Kreisverkehr und ca. Bau-km 0+840 (südlich der Ortsumgehung), eines Walles zwischen Bau-km 0+500 und 0+780 mit (nördlich der Ortsumgehung), einer Geländeauffüllung im Bereich der Schleifenrampe am Kreuzungspunkt mit der St 2220 sowie eines Erddamms zwischen Bau-km 1+480 und 1+660.

Das Vorhaben beansprucht neben den Flächen, die schon jetzt von den Straßen- und Straßennebenflächen in Anspruch genommen werden, zusätzliche Flächen im Umfang von insgesamt etwa 17,65 ha. 4,25 ha werden in der Summe neu versie-

gelt. Für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen werden daneben nochmals Flächen mit einem Umfang von zusammen ca. 7,02 ha herangezogen.

Im Übrigen wird auf die ins Einzelne gehende Beschreibung des Vorhabens in Unterlage 1T Bezug genommen.

### **2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens**

Der mögliche Einwirkungsbereich der Ortsumgehung Dinkelsbühl (nachfolgend: Untersuchungsgebiet) umfasst das Umfeld der antragsgegenständlichen Ortsumgehungstrasse in einem Korridor beidseits der Trasse von 100 m bis 700 m Tiefe. Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes orientiert sich an topographischen und naturräumlichen Gegebenheiten im Landschaftsraum sowie den zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild. Das Untersuchungsgebiet ist von seinem räumlichen Umfang her so gewählt, dass die Auswirkungen auf die Umwelt hinreichend erfasst werden; dies gilt insbesondere für die im Einzelnen gewählte (seitliche) Ausdehnung des Untersuchungsgebietes. Die genaue Abgrenzung des Untersuchungsgebietes ist aus der Unterlage 12.2T ersichtlich.

Das Vorhaben kommt im Naturraum „Fränkisches Keuper-Lias-Land“ und dort innerhalb der naturräumlichen Haupteinheit „Südliche Mittelfränkische Platten“ zu liegen. Hier wiederum liegt es im Bereich der Untereinheit „Dinkelsbühler Hügel-land“.

Das Höhengniveau des Geländes im Untersuchungsgebiet bewegt sich zwischen ca. 442 m ü. NN (bei der Ölmühle nördlich von Dinkelsbühl sowie im Bereich des Bauendes) und etwa 479 m ü. NN (Querung des „Mutschachwegs“). In das Gelände eingeschnitten sind die Tälchen an der Rudolf-Schmidt-Straße und bei Weiherhaus (Heiningen Straße), die nach Südwesten der Wörnitztaue zustreben.

Im Untersuchungsraum befinden sich die von Weihern bzw. Weierketten geprägten Talzüge des Mutschachgrabens im Norden und des Ölgrabens (mit Lohmühle und Hammerweiher) im Süden, Teile des vorwiegend als Nadel- bzw. Mischwald ausgeprägten „Mutschachwaldes“, Freiflächen, die überwiegend landwirtschaftlich genutzt werden, sowie bebauten Bereiche. Letztere sind durch Wohn- bzw. Gewerbenutzungen geprägt.

Das Untersuchungsgebiet hat, bedingt durch seine ortsnahe Lage, insgesamt eine große Bedeutung für die siedlungsnahen Erholung. Das Regenrückhaltebecken „Kobeltsmühle“, das auch als Badesee genutzt wird, sowie der „Mutschachwald“ sind in dieser Hinsicht als besondere Attraktionen hervorzuheben. Insbesondere der zwischen dem Stadtrand und den genannten Landschaftselementen liegende Raum ist auf Grund dessen auch für die Vernetzung der Stadt mit den sie umgebenden Erholungsräumen bedeutsam.

Naturschutzgebiete, Nationalparke, Nationale Naturmonumente, Biosphärenreservate, Landschaftsschutzgebiete, Naturparke, Naturdenkmäler, geschützte Landschaftsbestandteile sowie Natura 2000-Gebiete gibt es innerhalb des Untersuchungsgebietes nicht. Die einzelne Eiche, die auf Höhe von Bau-km 1+790 am südwestlichen Rand des dortigen Waldbestandes steht, ist entgegen dem Vorbringen im Anhörungsverfahren kein förmlich unter Schutz gestelltes Naturdenkmal. Das FFH-Gebiet DE7029371 „Wörnitztal“ sowie das Europäische Vogelschutzgebiet DE7130471 „Nördlinger Ries und Wörnitztal“ liegen außerhalb des Untersuchungsgebietes, sie grenzen allerdings unmittelbar an dieses an.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich verschiedene gesetzlich geschützte Biotopflächen. Es handelt sich dabei hauptsächlich um Feuchtgebüsche, Röhrichtbestände, seggen- und binsenreiche Nasswiesen, Großseggenriede und feuchte Hochstaudenfluren. Diese finden sich schwerpunktmäßig im Bereich von feuchte- und nässegeprägten Vegetationsstrukturen in Talräumen und Geländesenken. Zusammenhängende Biotopkomplexe gibt es insbesondere im Wörnitztal, nahe Mögelins-Schlößlein und bei Weiherhaus.

Es kommen zahlreiche besonders bzw. streng geschützte Tierarten im Untersuchungsgebiet vor bzw. es existieren hier zumindest geeignete Lebensbedingungen für solche Arten (viele europäische Vogelarten, etliche Fledermausarten, verschiedene Amphibienarten, Biber, Haselmaus, Zauneidechse, Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling).

Innerhalb des „Mutschachwaldes“ liegen mehrere Brunnenfassungen der öffentlichen Wasserversorgung der Stadt Dinkelsbühl. Das diese Fassungen schützende Wasserschutzgebiet umfasst einen Großteil des im Untersuchungsgebiet liegenden Teils des Waldes. Zwischen der St 2220 und der südöstlich der Rudolf-Schmidt-Straße am Waldrand liegenden Kleingartenanlage verläuft die Grenze des Wasserschutzgebietes entlang des Waldrandes.

Die Böden, Vegetationsbestände und Lebensräume des Untersuchungsgebietes sind in unterschiedlichem Maße bereits derzeit Beeinträchtigungen ausgesetzt. Diese gehen vor allem von schon vorhandenen Straßenzügen (B 25, St 2218, St 2220) in Form von verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffemissionen aus. Ferner führen die intensive landwirtschaftliche Nutzung und die damit einhergehenden Pestizid- und Nährstoffeinträge gegenwärtig zu Beeinträchtigungen. Die im Südosten der Ortslage von Dinkelsbühl vorhandenen Gewerbeflächen, deren Erweiterung bauplanungsrechtlich zudem bereits abgesichert bzw. in die Wege geleitet wurde, führen auf Grund ihrer räumlichen Wirkungen insoweit ebenso zu Beeinträchtigungen.

Im Übrigen wird auf die Beschreibungen unter Nrn. 3.1 - 3.3 sowie Nrn. 3.5.1 - 3.5.6 der Unterlage 12.1 T, die Darstellungen in der Unterlage 12.2T sowie die nachfolgenden Ausführungen zu den einzelnen Schutzgütern Bezug genommen.

### **2.1.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen**

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

- Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturwert  $D_{\text{StrO}} = -2 \text{ dB(A)}$  auf voller Länge der Ortsumgehung, um die Lärmbelastung der in der Umgebung lebenden bzw. arbeitenden Bevölkerung zu verringern.
- Geländeauffüllungen/Deponierungen von Erdmassen entlang der Ortsumgehungstrasse nördlich/nordöstlich von Dinkelsbühl zur optischen und akustischen Abschirmung gegenüber der in Nähe liegenden Wohnbebauung
- Bau von Regenrückhaltebecken, teilweise mit vorgeschalteten Absetzbecken, um die mit dem Fahrbahnwasser mitgeführten Schmutzstoffe weitgehend zurückzuhalten. Damit kann gleichzeitig auch das Gefahrenrisiko bei sog. Ölunfällen minimiert werden. Die Rückhalteeinrichtungen ermöglichen zudem eine gedrosselte Ableitung des Wassers aus den Rückhaltebecken in die Vorfluter.

- Das Baufeld wird auf die unbedingt erforderliche Fläche beschränkt, Baustellenzufahrten werden nicht in sensiblen Bereichen, etwa der Allee am „Mutschachweg“, situiert.
- Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen werden außerhalb wertvoller Bereiche, bevorzugt auf landwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen, angelegt.
- Gehölze und hochwertige Vegetationsstrukturen werden durch Bauzäune und Schutzmaßnahmen nach DIN 18920 und den RAS-LP 4 vor baubedingten Beeinträchtigungen und mechanischen Beschädigungen infolge des Baubetriebs geschützt. Die Gehölze werden dabei gegen Beeinträchtigungen im Wurzelbereich gesichert und vor Überdeckung geschützt.
- Während der Bauabwicklung werden verschiedene empfindliche Strukturen als Tabubereiche gekennzeichnet und von der Inanspruchnahme ausgenommen. Sie werden gegenüber dem Baufeld abgezäunt, um die Lage vor Ort zu verdeutlichen und ein unbeabsichtigtes Betreten oder Ablagern von Stoffen zu verhindern.
- Die für die Umsetzung des Vorhabens notwendigen Gehölzrodungen erfolgen außerhalb der Brut- und Vegetationszeit, also im Zeitraum von Anfang Oktober bis Ende Februar. Zusätzlich dürfen Höhlenbäume sowie Bäume mit sonstigen für Fledermäuse potentiell geeigneten Quartierstrukturen nur von Mitte September bis Mitte Oktober und nach einer Kontrolle auf aktuelle Besiedlung/Nutzung gefällt werden. Derartige Bäume werden im genannten Zeitraum mit Hilfe eines Fällkrans oder eines Hubsteigers abschnittsweise gefällt. Stamm- oder Astabschnitte mit potentiellen Quartieren, in denen die Anwesenheit von Fledermäusen durch eine entsprechende Fachkraft nicht sicher ausgeschlossen werden kann, werden sanft auf dem Boden abgelegt, um eine Verletzung oder Tötung evtl. sich dort aufhaltender Fledermäuse zu verhindern. Die betreffenden Stamm- und Astabschnitte werden nicht sofort abtransportiert oder gehäckselt; sie verbleiben vielmehr mindestens 24 Stunden vor Ort, damit ggf. anwesende Fledermausindividuen ihre Quartiere aus eigener Kraft verlassen können. Um evtl. angetroffene Fledermäuse ggf. fachgerecht versorgen zu können, wird zu den Rodungsarbeiten jeweils eine Fachkraft mit Fledermauserfahrung hinzugezogen.

Der vorgesehene Abbruch der Feldscheune auf dem Grundstück Fl.-Nr. 1524, Gemarkung Dinkelsbühl, wird ebenso außerhalb der Vogelbrutzeit durchgeführt, d. h. die Abbrucharbeiten erfolgen im Zeitraum von Anfang Oktober bis Ende Februar.

- Die Vegetationsdecke innerhalb des Baufeldes wird außerhalb der Brutzeit von Vögeln und der Aktivitätszeit von Amphibien und Reptilien abgeschoben, also nur im Zeitraum von Anfang Oktober bis Ende Februar. Bis zum Baubeginn und auch während der Bauphase wird das Baufeld nachfolgend durch geeignete Maßnahmen (z. B. regelmäßiges Pflügen) von neuem Aufwuchs freigehalten. Alternativ dazu ist unmittelbar vor Baubeginn zu belegen, dass sich im jeweiligen Baufeldbereich keine Nester und Brutplätze bodenbrütender Vogelarten befinden.
- Die nur für Zwecke der Bauabwicklung in Anspruch genommenen Flächen werden nach Beendigung der Bauarbeiten rekultiviert.
- Im Bereich westlich der Einmündung der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen in die Ortsumgebung werden, um für den dort vorkommenden Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling das Lebensraum- und Strukturangebot zu erhöhen, geeignete

wechselfeuchte Böschungen und Nebenflächen extensiv entwickelt und gepflegt.

- Neue südexponierte Straßenböschungen und Straßenbegleitflächen werden in geeigneten Bereichen reptilienfreundlich gestaltet. Dort, wo dies bautechnisch möglich ist, wird auf den Auftrag von Oberboden verzichtet. In geeigneten Teilbereichen werden Kleinstrukturen wie etwa Steinlinsen, Lesesteine, Gabionen oder Totholz eingebracht, die das Lebensraumangebot durch zusätzliche Versteck- und Sonnenplätze erweitern.
- Unterführungsbauwerke für die Ortsumgehungsstrasse kreuzende Straßen bzw. Wege (in der Nähe der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen, im Zuge der Rudolf-Schmidt-Straße sowie der Heininger Straße) werden kleintierfreundlich gestaltet. Zwischen Bordstein und Widerlager wird jeweils ein schmaler bewachsener bzw. nicht versiegelter Streifen samt Versteckmöglichkeiten angelegt, um Reptilien und weiteren bodengebundenen Arten eine Querung der Bauwerke zu ermöglichen. Ergänzend dazu werden Leitelemente von jeweils 50 m Länge beidseitig der Unterführungen angebracht, um die Kleintiere zu den Unterführungen hinzuführen.
- Der „Mutschachweg“ wird mit Hilfe eines überschütteten Rahmenbauwerks über die Ortsumgehung überführt. Im Gegenzug für die im Rahmen der Herstellung des Bauwerks nicht zu vermeidenden Eingriffe in den Alleebestand werden entsprechend großkronige Bäume im Bereich des Bauwerks gepflanzt, um die Allee als solche zu erhalten und lückenlos über das Bauwerk hinweg fortzuführen. In dem Bereich, in dem die Ortsumgehung die Allee unterquert, werden außerdem Gehölze gepflanzt, zeitweise werden zusätzlich 2 m hohe Leit- und Irritationsschutzwände installiert, bis die Gehölzpflanzungen deren Funktion (Abschirmung gegenüber Lichtimmissionen aus dem Straßenverkehr) übernehmen können. Die Bauzeit für das Bauwerk (Rodung bis Fertigstellung des Bauwerks mit Baumpflanzungen) wird auf max. ein Jahr begrenzt. Die zwischenzeitlich vom Vorhabensträger verfolgte Idee, alternativ dazu eine funktionell mit der Allee vergleichbare temporäre Leitstruktur einzurichten, hat er auf Vorhalt der höheren Naturschutzbehörde wieder aufgegeben und die genannte Begrenzung der Bauzeit explizit zugesichert; soweit die Planunterlagen noch auf die Möglichkeit einer entsprechenden temporären Leitstruktur verweisen, sind diese Aussagen daher überholt und gegenstandslos. Auf einen entsprechenden Einwand im Anhörungsverfahren hin hat der Vorhabensträger zudem zugesagt, als Absturzsicherung im Bereich der Überführung einen Zaun zu installieren.
- In dem Bereich, in dem die Ortsumgehung in unmittelbarer Nähe parallel zum Rand des „Mutschachwaldes“ verläuft, wird auf der westlichen Straßenböschung der Ortsumgehung eine dauerhafte Leit- und Irritationsschutzwand mit 4 m Höhe errichtet. Östlich der Ortsumgehung werden auf der hier entlang der Straßentrasse geplanten Mengendeponie Gehölzpflanzungen vorgenommen, zusätzlich ist temporär eine 4 m hohe Leiteinrichtung im Bereich der Unterführung der Rudolf-Schmidt-Straße vorgesehen, bis deren Leitfunktion durch die angepflanzten Gehölze erfüllt wird. Hierdurch sollen insbesondere Fledermäuse davon abgehalten werden, in den Straßenraum einzufliegen. Die Bepflanzungen beschränken sich weitgehend auf den Kronenbereich der Böschung, um einen Flugkorridor entlang des Waldrandes offen zu halten. Daneben schirmt die Mengendeponie den Waldrandbereich gegenüber aus dem Straßenverkehr herrührenden Lichtimmissionen ab.
- Im Umfeld der Querung der Heininger Straße sowie im Bereich der Rudolf-Schmidt-Straße sind stationäre Amphibienleiteinrichtungen mit Durchlässen, die

in den Straßenkörper der Ortsumgehung integriert werden, vorgesehen. Die Leiteinrichtungen im Bereich der Heininger Straße weisen eine Länge von jeweils rund 800 m auf, an der Rudolf-Schmidt-Straße sind sie etwa je knapp 300 m lang. Die Dimensionierung der Leiteinrichtungen gewährleistet, dass auch kleine und – größtenteils auch – mittelgroße Säuger sowie weitere bodengebundene Arten die Ortsumgehungstrasse ohne die Gefahr einer Kollision mit Fahrzeugen passieren können.

- Zur Verhinderung einer Ein- bzw. Rückwanderung von Reptilien und Amphibien in das Baufeld wird ein für diese Tiere nicht überkletterbarer Zaun beidseitig entlang des gesamten Baufeldes während der Bauzeit aufgestellt.
- Im Bereich von mehreren Brücken und Unterführungen (nahe der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen, am „Mutschachweg“, an der Rudolf-Schmidt-Straße und der Heininger Straße) sind, um Amphibien, insbesondere den Laubfrosch, zu den geplanten Unter- bzw. Überführungsbauwerken hinzulenken, Gehölzpflanzungen beidseits dieser Querungsbauwerke vorgesehen. Die Pflanzungen sind mit entsprechend großen Pflanzgrößen auszuführen, um die Leitfunktion der gepflanzten Gehölze von Anfang an sicherzustellen.
- Die Ortsumgehungstrasse als solche wird nicht beleuchtet, um eine anlockende Wirkung etwa für Insekten zu vermeiden, da hierdurch wiederum insektenfressende Tierarten (z. B. Fledermäuse) in den Straßenbereich gelockt würden. Ebenso ist keine Beleuchtung im Bereich des „Mutschachwegs“ sowie von Knotenpunkten vorgesehen. Soweit z. B. im Bereich von Geh- und Radwegen Beleuchtungsanlagen erforderlich werden, werden diese mit LED-Lampen ausgestattet, um die anlockende Wirkung der Beleuchtung zu minimieren. Leuchtkörper und Reflektoren werden dabei so ausgerichtet, dass die Lichtkegel nur auf die Straßenbereiche zielen.

Im Übrigen wird auf die Beschreibung der Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen in den Kapiteln 4.2 und 7.3 der Unterlage 12.1T Bezug genommen.

#### **2.1.4 Beschreibung der zu erwartenden Umweltauswirkungen**

Allgemein lassen sich die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt – ohne Bezug zu einem konkreten Schutzgut – wie folgt differenzieren:

- Anlagebedingte Auswirkungen sind Flächenüberbauung und -versiegelung, verbunden mit quantitativen und qualitativen Verlusten an Vegetation und frei lebender Tierwelt sowie von Flächen für land- und forstwirtschaftliche Zielsetzungen, Barriere- und Zerschneidungseffekte, kleinklimatische Veränderungen der Umwelt, Veränderung des Landschaftsbildes, Beeinträchtigung des Wohnumfeldes und der Erholungsqualität der Landschaft;
- Baubedingte Auswirkungen ergeben sich aus Baustelleneinrichtungen, Arbeitsstreifen, Lagerplätzen u. ä., Entnahme und Deponierung von Erdmassen, temporären Gewässerverunreinigungen, Lärm-, Staub-, Abgasemissionen und Erschütterungen;
- Verkehrsbedingte Auswirkungen sind insbesondere Verlärmung, Schadstoffemissionen, Erschütterungen, Bewegungs- und Lichtemissionen mit Auswirkungen auf die Tierwelt und Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes;
- Entlastungswirkungen entstehen durch die Entlastung von Ortsdurchfahrten und die Möglichkeit städtebaulicher Verbesserungen;

- Sekundär- und Tertiärwirkungen können Nutzungsänderungen, z. B. in Form von Erweiterungen von Siedlungsflächen oder weiteren Straßenbaumaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz, sein.

Die einzelnen Faktoren wirken jeweils in unterschiedlicher Stärke und Ausmaß auf die Umwelt. Teilweise sind sie leicht zu quantifizieren (z. B. die Flächenüberbauung), zum Teil lassen sie sich jedoch kaum in Werten ausdrücken (z. B. die Folgen einer Fließgewässerüberbauung für die Fauna).

Auf der Grundlage der vom Vorhabensträger vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen, der Äußerungen und Einwendungen Dritter sowie eigener Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind nachfolgend genannte Auswirkungen und Wechselwirkungen auf die in § 2 UVPG genannten Schutzgüter zu erwarten:

#### 2.1.4.1 *Schutzgut Mensch*

Das Schutzgut Mensch wurde im Hinblick auf die Teilbereiche Wohnen und Erholung geprüft.

##### 2.1.4.1.1 Teilbereich Wohnen

###### Lärm

In Bezug auf den Teilbereich Wohnen sind zunächst die Lärmauswirkungen des Vorhabens zu nennen.

Die Ortsumgehung Dinkelsbühl verläuft nördlich bzw. nordöstlich und südöstlich der Dinkelsbühler Ortslage an mehreren durch Bebauungspläne ausgewiesenen Wohngebieten vorbei (Baugebiete „Schelbuck“, „Greinerstraße – Mutschachweg“, „Am Galgenberg“ und „Grillenbuck“). Wie sich aus den einzelnen Blättern der Unterlage 7.1 ergibt, beträgt der geringste Abstand zwischen der Ortsumgehung und dem Baugebiet „Schelbuck“ 120 m, von den übrigen Baugebieten liegt die Ortsumgehung durchgängig mehr als 200 m entfernt.

Unmittelbar nordwestlich des am Baubeginn geplanten Kreisverkehrs liegt das Anwesen der „Ölmühle“. Es grenzt bereits heute an die B 25 an; hieran ändert sich durch das Vorhaben nichts. Nördlich des Baugebietes „Schelbuck“ liegt in gewissem Abstand zu diesem das Regenrückhaltebecken „Kobeltsmühle“, an dessen Nordufer sich ein Campingplatz anschließt. Zu diesem hält die Ortsumgehung einen Abstand von wenigstens 190 m. Westlich des Campingplatzes liegt ein landwirtschaftliches Gehöft; es liegt etwa 190 m von der Ortsumgehungstrasse weg. Etwas nördlich der St 2220 liegen im Bereich der „Wilhelmshöhe“ zwei Einzelgehöfte; die Ortsumgehung kommt mindestens etwa 100 m von ihnen entfernt zu liegen. Weiter östlich befindet sich – ebenso nördlich der St 2220 – der Weiler „Mögelins-Schlößlein“, seine Entfernung zur Ortsumgehung beträgt ca. 250 m. Die genannten Entfernungsangaben ergeben sich allesamt aus den entsprechenden Blättern der Unterlage 7.1.

Südöstlich von Dinkelsbühl liegen die Weiler Weiherhaus und Weißhaus in einer Entfernung von wenigstens 240 m zur Ortsumgehung. Im Umfeld des Streckenabschnitts der St 2218, der in die Ortsumgehungstrasse einbezogen wird, liegen neben dem schon erwähnten Wohngebiet „Grillenbuck“ die Anwesen der „Hammermühle“. Ihre Entfernung zur Straßentrasse beträgt mindestens etwa 110 m (siehe Unterlage 7.1 Blätter 3T und 4T).

Aus der schon angesprochenen Unterlage 7.1 ergibt sich auch, dass das Wohngebiet „Am Galgenberg“ bislang noch nicht durch den Verkehrslärm einer für den regionalen Verkehr bedeutsamen Straße vorbelastet ist. Insoweit besteht eine Vorbelastung lediglich durch den – vorwiegend von Anliegern verursachten – Verkehrslärm innerhalb der im Wohngebiet verlaufenden Ortsstraßen. Gleiches gilt für die am Ostrand von Dinkelsbühl südlich der Karlsbader Straße gelegenen gemischten Bauflächen, in denen sich auch zu Wohnzwecken genutzte Gebäude befinden. Auch das Wohngebiet „Schelbuck“ unterliegt, vom westlichen Gebietsrand abgesehen, derzeit noch keinen Lärmbeeinträchtigungen einer Straße mit regionaler Verkehrsbedeutung. Lediglich der angesprochene Gebietsrand ist auf Grund seiner Exposition zum derzeitigen Verlauf der B 25 in dieser Hinsicht in gewissem Maß vorbelastet. Im Bereich des Wohngebiets „Greinerstraße – Mutschachweg“ verläuft die St 2220; dieses Gebiet ist deshalb, berücksichtigt man seine konkrete Ausdehnung, in nicht unerheblichen Teilen durch Verkehrslärm einer regional bedeutsamen Straße als vorbelastet anzusehen.

Das Anwesen der „Ölmühle“ ist wegen seiner räumliche Nähe zur B 25 bereits heute stark durch Verkehrslärm vorbelastet. Auch die Anwesen der „Wilhelmshöhe“ und – in abgeschwächtem Maß – der Weiler „Mögelins-Schlößlein“ sind durch den Verkehrslärm, der hier von der St 2220 ausgeht, vorbelastet. Das Einzelgehöft im Bereich des Regenrückhaltebeckens „Kobeltmühle“ unterliegt dagegen nur ein vergleichsweise geringen Lärmvorbelastung durch die am Gehöft vorbei führende GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen. Die Weiler Weiherhaus und Weißhaus sind, bedingt durch ihre Lage im Umfeld der St 2218, heute schon durch von dort herrührende Verkehrslärmimmissionen in gewissem Ausmaß beeinträchtigt, wobei die Vorbelastung in Weißhaus deutlich höher ist. In Weiherhaus ist sie wegen der deutlich größeren Entfernung spürbar geringer, auch wenn die Verkehrsbelastung der Staatsstraße nach den im Rahmen der Erstellung der „Verkehrsuntersuchung B 25 OU Dinkelsbühl – Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2030“ durchgeführten Verkehrserhebungen südöstlich des Kreuzungspunkts mit der Wassertrüdingen Straße im Jahresdurchschnitt 2014 bei ca. 7.600 Kfz/24 h lag. Zwischen der Kreuzung mit der Wassertrüdingen Straße und der B 25 betrug die jahresdurchschnittliche Belastung etwa 3.800 Kfz/24 h. Auf Grund dessen unterliegen auch die Anwesen der „Hammermühle“ durch ihre Nähe zur St 2218 in nicht unerheblichem Maß Vorbelastungen durch verkehrliche Lärmimmission, auch wenn diese wegen der geringeren Verkehrsmenge hier im Vergleich geringer ausfällt.

Im Zuge der schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers (Unterlage 11.1T), welche auf den Ergebnissen der auf einer Verkehrsmodellierung beruhenden „Verkehrsuntersuchung B 25 OU Dinkelsbühl – Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2030“ von SSP Consult (Unterlage 15) aufbauen, wurden für repräsentative Immissionsorte Beurteilungspegel für den Verkehrslärm, der von der Ortsumgehung und den sonstigen, im Zuge des Vorhabens geänderten Straßenteilstücken im Jahr 2030 ausgehen wird, errechnet, wobei diese Beurteilungspegel unter Verwendung der in Fachkreisen allgemein anerkannten Software CadnaA der Firma DataKustik GmbH nach der in § 3 der 16. BImSchV verbindlich vorgegebenen Berechnungsmethode ermittelt wurden. Eingang in die Berechnungen haben dabei insbesondere die für die Ortsumgehung prognostizierten Verkehrsmengen gefunden; die Verkehrsbelastung der Ortsumgehung schwankt nach der Prognose abschnittsweise zwischen 7.900 Kfz/24 h und 12.900/24 h. Die vollständig in der Unterlage 11.1T (sowie teilweise zusätzlich auch nochmals in der Unterlage 11.2T) dokumentierten Berechnungsergebnisse zeigen, dass infolge der Umsetzung der Planung am der Ortsumgehung zugewandten Rand des Wohngebiets „Schelbuck“ Beurteilungspegel von max. 52 dB(A) am Tag und 46 dB(A) in der Nacht anzutreffen sind. Am östlichen Rand des Wohngebiets „Greinerstraße – Mutschachweg“ werden Pegel von 49 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts nicht überschritten. Am östlichen Rand der Wohnbauflächen des Wohngebiets „Am Galgen-

berg“ liegen die Beurteilungspegel bei höchstens 49 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts. Im Bereich der gemischten Bauflächen, die im Bereich der Karlsbader Straße unmittelbar an das zuvor genannte Wohngebiet angrenzen, bewegen sich die von der Ortsumgehung herrührenden Pegel bei max. 48 dB(A) am Tag und 42 dB(A) in der Nacht. Da die genannten Wohngebiete und insbesondere deren ortsabgewandelte Ränder bislang auch unter Berücksichtigung der innerstädtischen Verkehrsbelastung nur in untergeordnetem Umfang durch Verkehrslärm beeinflusst werden, kommt es hier zu einer flächigen zusätzlichen Verlärmung durch die Ortsumgehung. Gleiches gilt auch für den Campingplatz im Bereich des Regenrückhaltebeckens „Kobeltsmühle“. An seinem der Ortsumgehung zugewandten Südrand liegen die Beurteilungspegel bei Verwirklichung der Planung bei höchstens 52 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts. Auch der Campingplatz unterliegt aber derzeit nur in geringem Maß Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm (GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen) und wird durch die Ortsumgehung ebenso zusätzlich belastet.

Die der Planung zuzurechnende Lärmbelastung der im Außenbereich gelegenen Anwesen und Gehöfte fällt noch in gewissem Maß höher als die der vorgenannten Wohngebiete aus. Am höchsten sind die Beurteilungspegel nach den angestellten Berechnungen an den Anwesen der „Wilhelmshöhe“. Dort sind bei der Umsetzung der Ortsumgehung Dinkelsbühl Beurteilungspegel von bis zu 57 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht anzutreffen. Am Einzelgehöft in der Nähe des Regenrückhaltebeckens „Kobeltsmühle“ führt die Ortsumgehung zu merklich geringeren Pegeln von 53 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts. Im Bereich des Weilers „Mögels-Schlößlein“ treten nach den Berechnungen Pegel von höchstens 50 dB(A) am Tag und 43 dB(A) in der Nacht auf. Im Bereich der Weiler Weiherhaus und Weißhaus werden auch beim Bau der Ortsumgehung Beurteilungspegel von 52 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts nicht überschritten. Festzuhalten ist dennoch, dass die Ortsumgehung in Bezug auf diese Anwesen und Gehöfte – in Abhängigkeit von ihrer jeweiligen Entfernung zur Ortsumgehungstrasse – dennoch zu einer teilweise deutlichen zusätzlichen Lärmbelastung führt.

Die am südlichen Rand des Wohngebiets „Grillenbuck“ errechneten Beurteilungspegel übersteigen zukünftig die Werte von 51 dB(A) tags und 44 dB(A) nachts nicht. An den Anwesen der „Hammermühle“ liegen die von der Ortsumgehung herrührenden Pegel bei max. 55 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht. Dabei ist allerdings auch zu berücksichtigen, dass es nach der schon erwähnten Verkehrsuntersuchung durch die Ortsumgehung zwischen der derzeitigen Einmündung der Wassertrüdingen Straße in die St 2218 und dem Kreisverkehr an der B 25 südlich von Dinkelsbühl zu einer deutlichen Steigerung der Verkehrsmenge gegenüber dem Fall kommt, dass auf den Bau der Ortsumgehung verzichtet wird. Während für den Zustand ohne den Bau der Ortsumgehung im Jahr 2030 für den betreffenden Streckenabschnitt eine Verkehrsbelastung von 4.300 Kfz/24 h prognostiziert wird, sind hier bei Umsetzung der Ortsumgehung 7.900 Kfz/24 h zu erwarten. Dies führt nach den schalltechnischen Berechnungen dazu, dass an den Anwesen der „Hammermühle“ sowie am Südrand des Baugebietes „Grillenbuck“ durch die Ortsumgehung merkliche Pegelsteigerungen von 2 bis zu teilweise 4 dB(A) gegenüber dem Fall ohne Ortsumgehung zu verzeichnen sind. Auch insoweit bewirkt die Ortsumgehung damit eine nicht unerhebliche zusätzliche Lärmbelastung.

Betrachtet man darüber hinaus die gesamten Lärmauswirkungen in dem die Ortsumgehung umgebenden Raum, so ergibt sich nach den Ergebnissen der „Verkehrsuntersuchung B 25 OU Dinkelsbühl – Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2030“ von SSP folgendes Bild:

In der derzeitigen Ortsdurchfahrt von Dinkelsbühl im Zuge der B 25 entstehen deutliche Immissionsentlastungen. Diese resultieren aus der mit dem Bau der

Ortsumgehung verbundenen Verringerung der dort anzutreffenden Verkehrsmengen um 4.800 - 8.800 Kfz/24 h. Die Ortsdurchfahrt wird dadurch vollständig vom Durchgangsverkehr entlastet. Daneben ergeben sich auch Entlastungen auf der Bechhofener Straße/St 2220 zwischen deren Einmündung in die derzeitige Ortsdurchfahrt der B 25 und der Kreuzung der Ortsumgehungstrasse im Umfang von 1.500 - 4.300 Kfz/24 h. Weiterhin wird der nordwestliche Teil der Wassertrüdingen Straße um bis zu 1.400 Kfz/24 h entlastet. Die verkehrliche Belastung der Breslauer Straße, der Karlsbader Straße sowie der Mögelinstraße in Dinkelsbühl verringert sich ebenso. Im Bereich der Dinkelsbühler Altstadt wird ein Teil der Wörnitzstraße sowie des Weinmarkts um etwa 500 Kfz/24 h entlastet. Die Belastung des westlichen Asts der St 2220 (Straßen „Am Brühl“ und „Südring“) fällt etwa 400 - 600 Kfz/24 h geringer aus als ohne die Ortsumgehung. Schließlich wird auch die AN 45 südlich der Kreuzung des „Südrings“ in geringem Maß entlastet. Die zuletzt beschriebenen Verkehrsentslastungen im Umfang von max. 600 Kfz/24 h führen wegen des absolut geringen Ausmaßes aber nur zu unmerklichen Immissionsrückgängen in den betroffenen Straßenzügen.

Belastende Auswirkungen resultieren aus dem Bau der Ortsumgehung – neben den schon beschriebenen Auswirkungen auf die im Umfeld der Ortsumgehungstrasse liegenden Siedlungsflächen – für die baulich unverändert bleibenden Abschnitte der B 25 nördlich und südlich der Ortslage von Dinkelsbühl. Hier entstehen vergleichsweise geringe Verkehrszunahmen im Umfang von etwa 500 - 900 Kfz/24 h gegenüber dem Fall, dass auf den Bau der Ortsumgehung verzichtet würde, die bei Berücksichtigung der unabhängig davon schon hohen Verkehrsbelastung der B 25 aber keine merklichen Auswirkungen zeitigen. Die Verkehrsbelastung der St 2220 steigt östlich der Ortsumgehungstrasse um 1.100 - 1.400 Kfz/24 h an. Die Staatsstraße verläuft hier allerdings erst eine längere Strecke abseits von Ortschaften, bevor sie bebaute Bereiche durchfährt. Bis zu diesen haben sich die Zusatzbelastungen aber im Straßennetz bereits weitgehend verteilt, so dass dort kaum mehr zusätzlicher Verkehr anzutreffen ist. Auf dem westlich der B 25 gelegenen Ast der St 2218 fällt die Verkehrsbelastung um 300 - 900 Kfz/24 h höher aus als ohne die Ortsumgehung, auf dem kurzen Streckenabschnitt zwischen der B 25 und der Einmündung der Larrieder Straße beträgt die Verkehrszunahme sogar 1.200 Kfz/24 h. Entlang des Bereichs, in dem die Verkehrszunahmen größer als 300 Kfz/24 h ausfallen, befinden sich im unmittelbaren Umfeld der Staatsstraße jedoch keine Siedlungsflächen. Jenseits der Einmündung der AN 45 beträgt die prognostizierte zusätzliche Verkehrsmenge lediglich 300 Kfz/24 h, diese führt etwa in Seidelsdorf zu einer zusätzlichen Belastung. Im Hinblick auf die auch ohne Verwirklichung der Ortsumgehung hier prognostizierte Verkehrsmenge von etwa 9.000 Kfz/24 h fällt diese geringe Zusatzbelastung jedoch nicht ins Gewicht und zeitigt keine spürbare Veränderung. In der Larrieder Straße/Dr.-Martin-Luther-Straße führt die soeben dargestellte Erhöhung der Verkehrsmengen auf der St 2218 wiederum zu einer Erhöhung der Verkehrsbelastung von 400 - 600 Kfz/24 h. Mit Blick auf die hier auch ohne Ortsumgehung schon prognostizierten Verkehrsmengen von 3.100 bzw. 2.400 Kfz/24 h bewirkt die Umsetzung der Planung hier keine bedeutende Verstärkung der Verkehrslärmbelastung. Auf dem unmittelbar an die St 2218 anschließenden Teilstück der AN 45 erhöht sich die Verkehrsbelastung um etwa 500 Kfz/24 h; die AN 45 verläuft hier abseits von Siedlungsflächen. Es entstehen außerdem durch die Ortsumgehung im Raum nordöstlich von Dinkelsbühl auf gemeindlichen Straßen geringe Verkehrszunahmen von 100 Kfz/24 h (im Bereich von Hopfengarten) bis 300 Kfz/24 h (bei Gersbronn). Dies führt vor allem im Bereich zwischen der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen und der St 2220 zu einer deutlichen Erhöhung der Belastung der dortigen, bislang äußerst schwach befahrenen Straßen und damit verbunden zu einer spürbaren Steigerung der Verkehrslärmbelastung im Bereich von Gersbronn. Die verkehrliche Belastung bewegt sich hier aber dennoch in absoluten Zahlen immer noch in einer sehr niedrigen Größenordnung (400 - 500 Kfz/24 h).

Innerhalb der Dinkelsbühler Ortslage führt die Ortsumgehung dazu, dass auf einem Teilabschnitt der Rudolf-Schmidt-Straße die Verkehrsbelastung um 1.100 Kfz/24 h ansteigt. Der betreffende Straßenabschnitt ist praktisch ausschließlich durch gewerbliche Nutzungen geprägt. Die Zunahme der Verkehrsbelastung an dieser Stelle ist Folge der mit der Ortsumgehung in Teilbereichen verbundenen innerstädtischen Verkehrsverlagerungen, durch welche die weiter oben beschriebenen Straßenzüge im östlichen Stadtgebiet gleichzeitig entlastet werden.

Während der Bauzeit kann es – insbesondere in Bereichen von Baustellenzu- und abfahrten sowie im unmittelbaren Baufeldumfeld – vorübergehend nochmals zu einer zusätzlichen Lärmbelastung durch den Baubetrieb kommen. Außerdem entstehen während der Bauzeit der Ortsumgehung dadurch, dass bestimmte Abschnitte vorhandener Straßen für die Bauabwicklung vorübergehend gesperrt werden müssen und der dortige Verkehr umgeleitet werden muss, temporäre weitere Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm. So muss der Abschnitt der St 2218 zwischen der Einmündung der Wassertrüdingen Straße und dem Kreisverkehr im Zuge der B 25, der in die Ortsumgehungstrasse einbezogen wird, zeitweilig voll gesperrt werden. Die Sperrung erfolgt nach der verbindlichen Aussage in der planfestgestellten Unterlage 1T allerdings erst dann, wenn der zwischen dem Kreisverkehr am Baubeginn und dem Kreisverkehr südöstlich von Dinkelsbühl neu zu bauende Abschnitt der Ortsumgehung in Betrieb genommen wurde, so dass der Verkehr, der derzeit noch die St 2218 im betreffenden Bereich nutzt, zumindest teilweise auf den dann schon vorhandenen Teil der Ortsumgehung ausweichen kann. In Bezug auf die Relation Nördlingen - Wassertrüdingen wird es allerdings notwendig werden, den Verkehr in der Ortslage von Dinkelsbühl zu führen (über die Augsburgs Straße und die Wassertrüdingen Straße). Dies führt vorübergehend zu zusätzlichen Beeinträchtigungen der Wohnbebauung im Umfeld der Wassertrüdingen Straße, deren Ausmaß sich – auch im Hinblick darauf, dass nach allgemeiner Erfahrung ein gewisser Teil der Verkehrsteilnehmer ausgeschilderten Umleitungen nicht folgt, sondern sich eigene Wege sucht – nicht verlässlich prognostizieren lässt. Diese baubedingten Beeinträchtigungen bleiben aber auf ein überschaubares Zeitfenster beschränkt. Auch die GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen muss während der Bauabwicklung abschnittsweise gesperrt werden, um die Einmündung der Straße in die Ortsumgehungstrasse erstellen zu können. Während dieser Zeit werden kleinräumige Umleitungen des Verkehrs notwendig. Auch hierdurch kann es zeitweise zu zusätzlichen Lärmbeeinträchtigungen im Bereich der Umleitungsstrecken kommen. Die zeitliche Dauer dieser Auswirkungen ist sehr überschaubar und wird wohl bebaute Gebiete nur am Rande betreffen. Gesperrt werden muss außerdem für eine gewisse Zeit die St 2220 im Kreuzungsbereich mit der Ortsumgehung, da die Staatsstraße hier um bis zu 2,7 m höher gelegt wird. Für die Dauer der Sperrung wird eine großräumige Umleitung des Verkehrs notwendig. Die genaue Führung des Umleitungsverkehrs steht derzeit noch nicht fest; durch diesen Verkehr kann es aber ebenso temporär zu zusätzlichen Beeinträchtigungen infolge von vermehrtem Verkehrslärm kommen. Auch insoweit gilt, dass die Beeinträchtigungen in einem zeitlich überschaubaren Rahmen stattfinden und sich der Umleitungsverkehr wohl größtenteils abseits von Ortslagen abspielen wird.

#### Luftschadstoffe

Zu Auswirkungen auf den Menschen kann des Weiteren der durch den Kfz-Verkehr bedingte Luftschadstoffausstoß führen. Dies ist insbesondere bzgl. der Siedlungsgebiete, die nach dem Bau der Ortsumgehung in deren Nachbarschaft liegen, von Bedeutung.

Zur Ermittlung der im Prognosejahr 2030 im Umfeld der Ortsumgebung zu erwartenden Luftschadstoffsituation wurde eine Abschätzung nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) in Bezug auf das ca. 120 m vom Fahrbahnrand der Ortsumgebung entfernte Anwesen Schelbuckring 30 unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsentwicklung vorgenommen (siehe Unterlage 11.3). Diese zeigt, dass der Jahresmittelwert für Partikel  $PM_{10}$  danach hier im Jahr 2030 bei knapp  $21 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , für Partikel  $PM_{2,5}$  bei rund  $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und für  $NO_2$  bei  $17 \mu\text{g}/\text{m}^3$  liegt. Es ist mit 17 Überschreitungen im Kalenderjahr des über den Tag gemittelten Werts von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  für Partikel  $PM_{10}$  sowie mit einer einzelnen Überschreitung des über eine volle Stunde gemittelten Werts von  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$  für  $NO_2$  im Kalenderjahr zu rechnen.

Im Umfeld der derzeitigen Ortsdurchfahrt von Dinkelsbühl im Zuge der B 25 kommt es durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs zu einer merklichen Reduzierung von Luftschadstoffimmissionen.

Außerhalb des Umfeldes der Ortsumgehungsstrasse sowie der Ortsdurchfahrt ändern sich die Luftschadstoffkonzentrationen im Bereich von Siedlungsflächen durch die Realisierung der Ortsumgebung insgesamt nur wenig. Nördlich und südlich der Ortsumgebung erhöht sich durch die mit dem Bau der Ortsumgebung verbundene geringe Erhöhung der nach der vorliegenden Verkehrsuntersuchung auf der B 25 anzutreffenden Verkehrsmengen unter Berücksichtigung der dort bereits für den Fall, dass auf den Bau der Ortsumgebung verzichtet wird, prognostizierten Verkehrsmengen nur in praktisch vernachlässigbarer Größenordnung und hat keine merklichen Auswirkungen auf die Luftqualität in den entlang der Folgeabschnitte der B 25 liegenden Ortschaften. Dies gilt auch für die westlich der B 25 im Zuge der St 2218 liegenden Ortschaften; auch die dort durch die Ortsumgebung bewirkte Verkehrssteigerung bewegt sich in einer in dieser Hinsicht vernachlässigbaren Größenordnung. Die östlich der Ortsumgebung eintretende zusätzliche Verkehrsbelastung auf der St 2220 verteilt sich bis zur nächsten an der Staatsstraße liegenden Ortschaft weitgehend im umgebenden Straßennetz. Die hier an die St 2220 angrenzenden Ortschaften werden daher keinen spürbar höheren Belastungen als ohne den Bau der Ortsumgebung ausgesetzt. Die innerhalb des Stadtgebiets von Dinkelsbühl mit der Ortsumgebung einhergehenden Verkehrsverlagerungen außerhalb der jetzigen Ortsdurchfahrt der B 25, die sowohl Be- als auch Entlastungen von Straßenzügen mit sich bringen, bewirken wegen der jeweiligen Größenordnung der Verkehrsverlagerung bzw. der Kleinräumigkeit der Verlagerungseffekte ebenso weitgehend keine signifikante Veränderung der innerörtlichen Belastungssituation. Lediglich die mit der Ortsumgebung einhergehende Entlastung der Bechhofener Straße, die zahlenmäßig ein erhebliches Ausmaß von teilweise mehreren 1.000 Fahrzeugen am Tag annimmt, hat in dieser Hinsicht stärkere Auswirkungen zur Folge und führt in gewissem Grad zu einem positiven Effekt im näheren Umfeld des Straßenzugs. Die im Bereich von Gersbronn auf gemeindlichen Straßen durch Verkehrsverlagerungen infolge der Ortsumgebung entstehende zusätzliche Belastung für die Lufthygiene ist wegen der dennoch in Zukunft in absoluten Zahlen sehr geringen Verkehrsbelastung und des äußerst überschaubaren Kreises der Betroffenen hier auch nur von untergeordneter Bedeutung. Soweit die AN 45 wegen der Ortsumgebung in Zukunft verkehrlich etwas stärker belastet ist, verläuft sie im betreffenden Bereich in deutlicher Entfernung von Siedlungsflächen.

Im Rahmen der Baudurchführung wird es zeitweise zu zusätzlichen Abgasemissionen durch Baufahrzeuge und einer vermehrten Staubentwicklung durch Bautätigkeiten kommen. Die Bauarbeiten spielen sich vorwiegend aber in einiger Entfernung zu Siedlungsflächen ab. Soweit gewisse Abschnitte vorhandener Straßen im Rahmen der Bauabwicklung zeitweise gesperrt werden müssen, entstehen im Bereich der Strecken, auf die der betroffene Verkehr umgeleitet wird, temporär

zusätzliche Beeinträchtigungen durch verkehrsbedingte Schadstoffemissionen. Die Umleitungsstrecken werden aber wohl zum großen Teil abseits von bebauten Gebieten verlaufen. Soweit teilweise eine Umleitung des Verkehrs durch die Ortslage von Dinkelsbühl notwendig wird, ist die Dauer dieser Umleitung überschaubar und betrifft nur die Verkehrsbeziehung Nördlingen - Wassertrüdingen.

#### 2.1.4.1.2 Teilbereich Erholung

Das Untersuchungsgebiet ist für die siedlungsnahen Erholung von besonderer Bedeutung; im Anhörungsverfahren wurde es vielfach als das bedeutendste Naherholungsgebiet Dinkelsbühls bezeichnet. Wie sich aus der Unterlage 12.T ergibt, ist es ortsnah gelegen und weist verschiedene Landschaftsstrukturen und -räume, auf die für Erholungszwecke geeignet sind und zahlreichen im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen zufolge auch dafür genutzt werden. Hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang das Regenrückhaltebecken „Kobeltsmühle“, das auch als Badesee genutzt wird und in dessen Umfeld sich weitere Einrichtungen wie z. B. ein Grillplatz befinden, sowie die ausgedehnten Waldflächen des „Mutschachwaldes“, die Äußerungen von privater Seite zufolge sogar von überregionaler Bedeutung sind. Über das Untersuchungsgebiet verstreut liegen zudem verschiedene reizvolle Weiher bzw. Weiherketten, am westlichen Rand des „Mutschachwaldes“ befindet sich eine Kleingartenanlage.

Daneben finden sich innerhalb des Untersuchungsgebiets verschiedene Freizeiteinrichtungen, u. a. die Sportplätze im Bereich des „Mutschachwegs“, Pferdekopeln sowie ein Campingplatz in der Nähe des Regenrückhaltebeckens „Kobeltsmühle“ (siehe nochmals Unterlage 12.2T).

Die für die Naherholung bedeutenden Einrichtungen bzw. Strukturen sind ausweislich der einzelnen Blätter der Unterlage 7.1 derzeit über verschiedene Wegeverbindungen untereinander sowie mit dem Siedlungsbereich der Stadt Dinkelsbühl verbunden.

Im Untersuchungsgebiet bzw. dessen Umgebung verlaufen nach Aussage der Unterlage 12.1T verschiedene örtliche und überörtliche Rad- und Wanderwege (z. B. Radweg „Romantische Straße“ / „Wörnitzweg“ im Wörnitztal, „Dinkelsbühler Weg“ von Dinkelsbühl über Gersbronn in Richtung Herrieden, Themenwege „Dinkelsbühler Karpfenlandroute“/„Dinkelsbühler Fischzüchterroute“/„Fränkischer Karpfenweg“, lokaler Radwanderweg „Rund um Dinkelsbühl“).

Der „Mutschachwald“ im Umfeld der Ortsumgebung ist im geltenden Waldaktionsplan als Wald mit besonderer Bedeutung für die Erholung (Intensitätsstufe I) sowie als Erholungsschwerpunkt ausgewiesen. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde vielfach hervorgehoben, dass der Wald das wichtigste Naherholungsgebiet im Stadtgebiet von Dinkelsbühl darstelle, teilweise wurde es auch als Kleinod bezeichnet.

Dem Untersuchungsgebiet kommt auf Grund seiner Lage außerdem eine verbindende Funktion zwischen den Siedlungsflächen der Stadt Dinkelsbühl und den östlich des Untersuchungsgebiets liegenden Erholungsräumen, insbesondere den weiter östlichen gelegenen Teilflächen des „Mutschachwaldes“, zu.

Der Neubau der Ortsumgebung Dinkelsbühl führt u. a. ausweislich der Unterlage 12.2T zu einer Zerschneidung siedlungsnaher Freiflächen, die sich teilweise auch im Waldrandumfeld sowie in der Nähe des Regenrückhaltebeckens „Kobeltsmühle“ befinden. Die überbauten Flächen stehen für Freizeit- und Erholungszwecke nicht mehr zur Verfügung. In den Waldbestand des „Mutschachwaldes“ wird dabei

aber nicht eingegriffen. Darüber hinaus werden durch die vom Verkehr auf der Ortsumgehung ausgehenden Lärm- und Schadstoffbelastungen bislang insoweit weitgehend unbelastete Erholungsräume im Umfeld der Trasse nördlich, nordöstlich, östlich und südöstlich von Dinkelsbühl beeinträchtigt; hiervon ist u. a. auch eine Kleingartenanlage am Rand des „Mutschachwaldes“ betroffen. Dies führt in Abhängigkeit von der Entfernung zur Straßentrasse zu einer mehr oder weniger stark ausgeprägten Entwertung der die Ortsumgehung umgebenden Areale für Zwecke der Erholung. Die neue Straßentrasse trennt außerdem als bauliche Barriere die Freiräume beidseits der Ortsumgehung voneinander. Die derzeit vorzufindenden Wegebeziehungen werden durch die Anpassung bzw. Ergänzung des vorhandenen Straßen- und Wegenetzes im Zuge des Baus der Ortsumgehung aber aufrechterhalten (siehe Unterlage 7.1).

Während der Bauzeit kann es zeitweise noch zu weiteren Beeinträchtigungen der Erholungseignung der in der Umgebung der Ortsumgehung liegenden Flächen durch Lärm-, Abgas- und Staubemissionen kommen. Daneben können zeitweilig wohl auch einzelne Wegeverbindungen nicht genutzt werden.

Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild und damit auch die die Eignung des Gebietes für Zwecke der Erholung betreffenden Aspekte der Landschaftsästhetik werden unten unter C 2.1.4.6 behandelt.

#### 2.1.4.2 *Schutzgut Tiere und Pflanzen*

Das Schutzgut Tiere und Pflanzen wird durch unterschiedliche Wirkfaktoren beeinflusst, welche im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung auch in Bezug auf die sonstigen Schutzgüter von Relevanz sind. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang der vorhabensbedingte Schadstoffaustrag in die Luft, Verkehrslärm, die Ableitung des Straßenoberflächenwassers, vorhabensbedingte Flächenumwandlung und Bodenversiegelung sowie Durchschneidungs- und Trenneffekte. Hinzu kommen (mittelbare) Auswirkungen auf angrenzende Flächen.

Hinsichtlich der Bestandsbeschreibung und -bewertung, welche insbesondere auf einer Erfassung der vorhandenen Biotop- und Nutzungsstruktur, der Auswertung der amtlichen Biotop- und Artenschutzkartierung, sowie verschiedenen faunistischen Erhebungen (vgl. hierzu im Einzelnen unter C. 3.4.6.2.2.2.1) basiert, wird auf Kapitel 3 der Unterlage 12.1T verwiesen.

Geprüft wurden insbesondere folgende mögliche Auswirkungen des Projekts bzw. Konfliktbereiche:

##### a) Anlagebedingte Beeinträchtigungen

- Flächenumwandlung durch Versiegelung bzw. Überbauung (dauerhafte Inanspruchnahme)
- Verlust bzw. Funktionsverlust von Biotopen (Offenlandbiotop und Wald- bzw. Waldrandflächen) und Flächen i. S. d. § 30 BNatSchG bzw. des Art. 23 BayNatSchG durch Veränderung von Standortbedingungen bzw. Benachbarungswirkungen
- Zerschneidung bzw. Trennung der Landschaft sowie von Funktionsbeziehungen
- Verlust von Lebensstätten gefährdeter Arten, Unterbrechung von Austausch- und Wechselbeziehungen zwischen (Teil-)Lebensräumen
- Verlust, Funktionsverlust bzw. Beeinträchtigung von Schutzgebieten

## b) Verkehrs- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen

- Funktionsverlust oder Beeinträchtigung von Biotopen / Teil- oder Gesamtlebensräumen durch Schadstoffeintrag, Störreize und sonstige Benachbarungs- und Immissionswirkungen
- Zerschneidung bzw. Trennung von Funktionsbeziehungen
- Erhöhtes Kollisionsrisiko von wild lebenden Tieren mit Fahrzeugen

## c) Baubedingte Beeinträchtigungen

- Temporärer Verlust von Biotopen als Folge baubedingter Flächeninanspruchnahme
- Beeinträchtigung von Biotopen bzw. (Teil-)Lebensräumen durch Schadstoffeintrag bzw. Störreize und sonstige Benachbarungs-/ Immissionswirkungen aus dem Baubetrieb

Im Wesentlichen stellen sich nach den Unterlagen 12.1T und 12.4T die Auswirkungen des plangegegenständlichen Vorhabens auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen wie folgt dar:

Durch das Vorhaben werden Flächen im Umfang von etwa 4,25 ha neu versiegelt. Daneben werden weitere ca. 17,65 ha an Flächen, die bislang noch nicht als Straßen- bzw. -nebenflächen genutzt wurden, auf Dauer in Anspruch genommen und verändert. Auf den Flächen, die außerhalb von schon vorhandenen Straßenflächen liegen und neu versiegelt bzw. überbaut oder überschüttet werden, gehen Lebensräume wild lebender Tier- und Pflanzenarten infolge der Ortsumgehung dauerhaft verloren. Die vom Vorhaben unmittelbar betroffenen Flächen weisen teilweise einen hohen ökologischen Wert auf, so etwa mehrere artenreiche Mähwiesen und die Allee im Zuge des „Mutschachwegs“. In Waldflächen wird nicht unmittelbar eingegriffen, lediglich auf kurzer Strecke wird ein dem „Mutschachwald“ vorgelagerter Saumbereich teilweise in Anspruch genommen. In nach § 30 BNatSchG bzw. Art. 23 BayNatschG geschützte Flächen greift das Vorhaben nicht ein; solche Flächen liegen auch nicht im unmittelbarem Umfeld der Ortsumgehung.

Darüber hinaus entsteht entlang des neuen Straßenkörpers beidseitig ein Beeinträchtigungskorridor, der über die direkte Flächeninanspruchnahme hinausreicht. Hiervon sind vor allem die an das Vorhaben angrenzenden Offenlandbereiche sowie abschnittsweise auch Waldrandbereiche betroffen. Innerhalb dieses Korridors treten insbesondere nachteilige Einflüsse auf die Funktionen der dort vorhandenen Lebensraumstrukturen auf, etwa durch Immissionseinträge unterschiedlicher Art, wobei der Beeinträchtigungsgrad in hohem Maß von der Entfernung zum Straßenkörper abhängt. An naturschutzfachlich höherwertigen Flächen sind etwa 1,15 ha Offenlandflächen (insbesondere artenreiche Mähwiesen) sowie zusammen ca. 0,3 ha Waldsaumflächen und Baumbestände außerhalb des Waldes betroffen.

Vor allem östlich von Dinkelsbühl, namentlich im Umfeld des Randes des „Mutschachwaldes“, werden bisher unzerschnittene Lebensräume erstmals mit Zerschneidungs- und Trenneffekten belegt. Hierdurch wird erheblich in Funktionsbeziehungen mannigfacher Art, u. a. die Möglichkeiten eines Populationsaustauschs für Pflanzen und Tiere, eingegriffen. Besonders gravierend ist in diesem Zusammenhang die Querung der im Untersuchungsgebiet am stärksten genutzten Flugroute von Fledermäusen entlang der Allee am „Mutschachweg“, hier wurden die intensivsten Flugbewegungen zwischen im Stadtkern gelegenen Quartieren und dem „Mutschachwald“ als Jagdhabitat festgestellt. Dadurch, dass die Ortsumgehungstrasse im Bereich der Allee tief unterhalb der Geländeoberflä-

che geführt wird, der Eingriff in die Allee so klein wie möglich gehalten wird und insbesondere die im Rahmen des Baubetriebs unumgänglich zu beseitigenden Alleebäume kurzfristig auf dem Überführungsbauwerk des „Mutschachwegs“, das als überschüttetes Bauwerk geplant ist, mit entsprechenden Pflanzgrößen nachgepflanzt werden, wird die dauerhafte ökologische Funktionalität der Allee als Verbindung- und Leitstruktur nicht nachhaltig beeinträchtigt. Durch den Verlauf der Ortsumgehung werden außerdem auch Landlebensräume verschiedene Amphibienarten von den Laichgewässern abgetrennt. Mithilfe der auf größerer Länge der Ortsumgehung vorgesehenen Amphibienleiteinrichtungen mit Durchlässen im Straßenkörper der Ortsumgehung können die betroffenen Arten aber weiterhin zwischen Teillebensräumen beidseits der Straßentrasse hin- und herwandern. Daneben sieht die Planung auch vor, im Straßenkörper der Ortsumgehung neu zu errichtende Unterführungen mit schmalen bewachsenen Geländestreifen zwischen Bordstein und Widerlager zu versehen, um weiteren bodengebundene Tierarten, etwa auch Reptilien, ebenso eine Querung der Ortsumgehungstrasse zu ermöglichen. Die Unterführungen werden von Leitpflanzungen flankiert.

Mit der Anlegung der Ortsumgehungstrasse werden Wohn- und Zufluchtsstätten des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings lokal zum großen Teil überbaut. Von der Feldlerche gehen infolge des Vorhabens fünf bis sechs Reviere verloren, daneben auch Brutplätze von Dorngrasmücke und Wiesenschafstelze. Daneben werden Strukturen beseitigt, die u. a. dem Rebhuhn als Brutplatz dienen können; hierdurch besteht die Gefahr, dass zwei mögliche Reviere der Art verloren gehen. Von verschiedenen Amphibienarten, etwa der Knoblauchkröte und dem Laubfrosch, wird der Landlebensraum teilweise durchschnitten und z. T. überbaut. Für die Zauneidechse geeignete Strukturen werden ebenso teilweise überbaut. Die genannten Arten sind allesamt naturschutzrechtlich besonders bzw. streng geschützt. Im Bereich der Allee am „Mutschachweg“ werden durch die Beseitigung von Bäumen mögliche Baumhöhlenquartiere für Fledermäuse und verschiedene Vogelarten beseitigt. Auch die insoweit betroffenen Arten sind teilweise besonders bzw. streng geschützt.

Naturschutzgebiete, Nationalparke, Nationale Naturmonumente, Biosphärenreservate, Landschaftsschutzgebiete, Naturparke, Naturdenkmäler, geschützte Landschaftsbestandteile sowie Natura 2000-Gebiete gibt es innerhalb des Untersuchungsgebietes nicht. Das FFH-Gebiet DE7029371 „Wörnitztal“ sowie das Europäische Vogelschutzgebiet DE7130471 „Nördlinger Ries und Wörnitztal“ liegen außerhalb des Untersuchungsgebietes, sie grenzen allerdings unmittelbar an dieses an. Ein Verlust, Funktionsverlust bzw. eine Beeinträchtigung von Gebieten bzw. Objekten der genannten Art infolge des Vorhabens ist nicht zu gewärtigen.

Durch die verkehrs- und betriebsbedingten Wirkungen der Ortsumgehung werden auch die Flora und Fauna innerhalb eines Korridors entlang der Straßenränder durch Immissionseintragungen und Störreize zusätzlich beeinträchtigt, wobei der Grad der Beeinträchtigung wesentlich von der Entfernung zur Straße abhängt. Hierdurch wird das ökologische Potential der betroffenen Flächen vermindert und gleichzeitig auch die schon anlagebedingt gegebene Barrierewirkung nochmals verstärkt.

Es besteht außerdem das Risiko, dass bei Wildwechsel oder Überflügen von Fledermäusen oder Vögeln im Bereich der Ortsumgehung Tiere mit Fahrzeugen auf der Straße kollidieren. Die Dimensionierung und Ausgestaltung der vorgesehenen Unterführungsbauwerke sowie die Erhaltung der Allee am „Mutschachweg“ wirken sich allerdings hier risikomindernd aus. U. a. die Unterführung der Rudolf-Schmidt-Straße ermöglicht mit den geplanten Bauwerksabmessungen neben dem über die Ortsumgehung überführten „Mutschachweg“ sowohl flug- als auch flugunfähigen Tieren ein gefahrloses Queren der Ortsumgehung. Flankierend sind abschnitts-

weise entlang der Straße Irritationsschutzwände und Gehölzpflanzungen, die jeweils ein niedriges Überfliegen der Straßen verhindern und flugfähige Tiere zu geeigneten Querungsbereichen führen bzw. zur Anhebung ihrer Flughöhe veranlassen sollen, vorgesehen.

Durch das von den Straßenflächen abgeleitete Oberflächenwasser besteht die Gefahr, dass Schadstoffe in das Grund- und Oberflächenwasser gelangen können, vor allem auch bei Verkehrsunfällen. Mit den in der Planung beinhalteten Absetz- und Rückhaltevorrichtungen wird dieses Risiko allerdings weitmöglichst verringert.

Die zur Abwicklung des Baubetriebs vorübergehend benötigten Flächen sind nach der Planung so weit wie möglich auf Flächen, auf denen ohnehin die Straßenkörper der Ortsumgehung sowie kreuzender Straßen und Wege zu liegen kommen, sowie intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen vorgesehen. Die außerhalb des Straßenkörperbereichs liegenden Flächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten rekultiviert, so dass der durch den Baubetrieb hier entstehende Lebensraumverlust nicht von Dauer ist. Ökologisch hochwertige und besonders empfindliche Bereiche werden vom Baubetrieb ausgenommen und durch Zäune bzw. sonstige Schutzmaßnahmen geschützt. Hierdurch werden die insoweit entstehenden Beeinträchtigungen minimiert, obgleich sich solche nicht gänzlich vermeiden lassen.

Das Umfeld der im Zug der Ortsumgehung neu zu errichtenden Straßenabschnitte ist während der Bauarbeiten durch den Baustellenbetrieb und den Transportverkehr lokal erhöhten Immissionen (Stäube und Abgase, Verlärmung), visuellen Störreizen und Erschütterungen ausgesetzt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Erschließung der Baustellen sowohl über das bestehende Straßen- und Wegenetz als auch über Baustraßen im Bereich des Baufeldes des neuen Straßenkörpers vorgesehen ist. Dadurch werden zumindest teilweise schon durch Wegeverbindungen vorbelastete Areale zur An- und Abfahrt zur Baustelle herangezogen; im Übrigen sind die betroffenen Bereiche derzeit noch frei von entsprechenden Belastungen. Bzgl. des Abschnitts der St 2218, der in die Ortsumgehung einbezogen und dafür verbreitert wird, sind während der Bauarbeiten keine nennenswerten zusätzlichen Belastungen zu erwarten. Dieser Straßenabschnitt wird während der hier notwendigen Bauarbeiten für den allgemeinen Verkehr gesperrt, so dass die Belastung durch diesen entfällt, solange die Bauarbeiten hier andauern. Es darf angenommen werden, dass die aus den Bautätigkeiten während der Sperrung resultierenden Einwirkungen hinter den sonst aus dem Straßenverkehr entstehenden zurück bleiben. Lediglich eine gewisse Staubentwicklung sowie temporäre Erschütterungen können durch die Bauarbeiten im unmittelbaren Nahbereich zusätzlich hervorgerufen werden.

Es lässt sich nicht ausschließen, dass in gewissem Umfang Exemplare von besonders bzw. streng geschützten Arten oder deren Entwicklungsformen trotz der plangegenständlichen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen im Zuge des Baubetriebs getötet oder verletzt werden.

Daneben besteht während der Bauzeit die Gefahr von Sediment- und Schadstoffeinschwemmungen in Gewässer. Ein unfallbedingtes Abfließen von wassergefährdenden Stoffen in Oberflächengewässer oder das Grundwasser während des Baubetriebes erscheint ebenso möglich. Die Planung sieht deshalb vor, Gewässer aller Art im Einzelfall durch geeignete technische Schutzvorkehrungen vor dem Eintrag von wasser- und bodengefährdenden Stoffen wie Benzin und Öl zu schützen.

### 2.1.4.3 Schutzgut Boden

Zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden in seiner Eigenschaft als Speicher und Puffer im Naturkreislauf, als Lebensraum und als Ertragsgrundlage für die land- und forstwirtschaftliche Produktion sind nach allgemeinem Kenntnisstand im Wesentlichen folgende Faktoren als relevant anzusehen:

- Flächenumwandlung
- (Neu-)Versiegelung der biologisch aktiven Bodenoberfläche
- Schadstoffeintrag, vor allem infolge einer Konzentration von Schadstoffen am Fahrbahnrand
- Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus (Einschnitte, Überbauung und Überschüttung des natürlich gewachsenen Bodens) sowie Bodenverdichtungen im Bereich von Seitenablagerungen, Deponien und Dämmen
- Beeinträchtigung der natürlichen Filter-, Schutz-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften des Bodens (u. a. Oberflächenwasserabfluss, Beeinflussung der Grundwasserneubildung).

Daneben kommt es auch zu Beeinträchtigungen der Nutzungsfunktionen des Bodens.

Belebter Boden geht nach den diesbzgl. Aussagen in Unterlage 12.1T beim Neubau der Ortsumgehung Dinkelsbühl durch Versiegelung (Verlust von Bodenfunktionen, teilweise in bereits beeinträchtigten Bankett- und Böschungsbereichen des vorhandenen Straßenkörpers der St 2218) verloren bzw. wird durch Überbauung beansprucht (Veränderung des natürlichen Bodenaufbaus). Nicht mehr benötigte, derzeit versiegelte Flächen werden im Gegenzug entsiegelt; dies betrifft vorliegende Flächen im Umfang von insgesamt etwa 0,18 ha.

Insgesamt beansprucht die gegenständliche Straßenbaumaßnahme ausweislich von Kapitel 7.2 der Unterlage 12.1T selbst neben den Flächen, die schon jetzt von den Straßen- und Straßennebenflächen in Anspruch genommen werden, Flächen im Umfang von insgesamt etwa 17,65 ha. Neu versiegelt werden davon ca. 4,25 ha Fläche. Darüber hinaus werden auf Flächen von insgesamt etwa 7,02 ha naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen durchgeführt; hierdurch ist landwirtschaftliche Nutzung der betroffenen Flächen nur noch eingeschränkt möglich (extensives Grünland).

Überdies erfolgt nach den Darstellungen in den einzelnen Blättern der Unterlage 14.1 zusätzlich eine zeitweise Flächeninanspruchnahme im Zuge des Baubetriebs, da die für eine ordnungsgemäße Bauabwicklung notwendigen Flächen nicht ausschließlich im Bereich der neuen Streckenabschnitte bzw. umzugestaltenden Straßenabschnitte zu liegen kommen. Insbesondere ist in den Bereichen, in denen Überführungs- bzw. Unterführungsbauwerke zur Querung kreuzender Straßen bzw. Wege errichtet werden, zum großen Teil die Herstellung von provisorischen Umleitungsfahrbahnen zur Aufrechterhaltung der Nutzbarkeit der betroffenen Straße/des betroffenen Wegs während der Bauarbeiten notwendig. Eine provisorische Umfahrung der Brückenbaustelle im Bereich der Kreuzung des „Mutschachwegs“ ist nicht vorgesehen. Um die nördlich und südöstlich von Dinkelsbühl geplanten Kreisverkehre errichten zu können und gleichzeitig den Verkehrsbetrieb auf der B 25, der St 2218 und der Wassertrüdingen Straße aufrecht erhalten zu können, müssen hier ebenso provisorische Fahrbahnen im Baustellenbereich errichtet werden. Die nur zeitweise beanspruchten Flächen werden nach Ende der

Bauarbeiten renaturiert, so dass hier die baubedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Boden nicht auf Dauer anhalten werden.

Die Versiegelung von Boden bedeutet neben dem dauerhaften Verlust aller Bodenfunktionen auch die Beanspruchung eines nicht vermehrbaren Naturgutes und stellt eine nachhaltige Beeinträchtigung des Bodenpotentials dar. Versiegelung, d. h. die Verdichtung bzw. Abdichtung der Bodenoberfläche mit undurchlässigen Materialien, verhindert nach allgemeinem Kenntnisstand natürliche Austauschprozesse zwischen Boden, Wasser und Luft (Wasserversickerung, Verdunstung), erhöht den Oberflächenwasserabfluss und hat somit Auswirkungen auf Bodenlebewesen, Wasserhaushalt und Vegetation. Bebauung und Versiegelung führen demnach nicht nur zu einer quantitativen Inanspruchnahme von Freiflächen, sondern auch zu einer qualitativen Veränderung der ökologischen Bedingungen selbst. Wesentliche Folgen der neu zu errichtenden Verkehrsflächen sind deshalb ein beschleunigter Oberflächenwasserabfluss, die Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus und eine Beeinflussung der Grundwasserneubildung. Durch Versiegelung wird in die Regelfunktionen (Filterungs-, Puffer- und Stoffumsetzungsfunktionen), die Produktionsfunktionen und die Lebensraumfunktionen eingegriffen. Die versiegelte Bodenfläche steht künftig nicht mehr so wie bisher als Lebensraum für Menschen und Tiere zur Verfügung. Die versiegelte Fläche und die Fläche der begleitenden Böschungen, Wege und Nebenanlagen werden darüber hinaus der landwirtschaftlichen Produktion entzogen. Im Bereich der versiegelten Fläche entfällt zudem die Regulierungs- und Speicherfunktion (z. B. für Niederschlagswasser) des Bodens vollständig.

Mit der – hier nur in geringem Umfang möglichen – Heranziehung von Straßen- und Wegeflächen wird die Inanspruchnahme von unversiegelten Flächen durch das Bauvorhaben etwas verringert. Nicht mehr benötigte Straßenflächen werden entsiegelt. Durch die Renaturierung der nur während der Bauabwicklung benötigten Flächen gehen sowohl die Speicher- und Reglerfunktion als auch die Lebensraumfunktion der davon betroffenen Flächen nicht nachhaltig verloren.

Die an die Verkehrsflächen angrenzenden Böden können nach allgemeiner Erkenntnis durch Schadstoffeinträge und Luftschadstoffe sowie baubedingt (Bodenverdichtungen, Einsatz von Baumaschinen) beeinträchtigt werden. Der mittelbare Beeinträchtigungskorridor, in dem ein erhöhter Schadstoffeintrag stattfindet, wird entlang der bestehenden Trasse der St 2218 im Bereich zwischen der Einmündung der Wassertrüdingen Straße und dem Kreisverkehr südlich von Dinkelsbühl durch das Vorhaben etwas verbreitert, die dort auftretenden Beeinträchtigungswirkungen werden durch die mit dem Bau der Ortsumgehung hier nach der vorliegenden Verkehrsuntersuchung verbundene deutliche Verkehrszunahme gleichzeitig intensiviert. Entlang des neu zu bauenden Streckenabschnitts der Ortsumgehung kommt erstmalig in einem bislang insoweit kaum belasteten Bereich ein derartiger Beeinträchtigungskorridor zu liegen (vgl. Unterlage 12.2T). Als Schadstoffquellen kommen z. B. Reststoffe aus der Kraftstoffverbrennung sowie der Abrieb von Reifen, Bremsbelägen und Fahrbahndecken sowie Auftausalze in Betracht. Hiervon sind u. a. auch die auf einem Streckenabschnitt an die Ortsumgehung angrenzenden Flächen des „Mutschachwaldes“ betroffen.

Grundsätzlich können die mit den Abgasen und von den Kraftfahrzeugen selbst emittierten Schadstoffe zu einer Verminderung der Qualität des Bodens führen und weitergehend auch negative Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser entfalten. Dies gilt auch dann, wenn die gesetzlich festgesetzten Immissionsgrenzwerte der einzelnen Kraftfahrzeuge eingehalten werden, weil sich auch in kleinen Mengen emittierte Schadstoffe im Boden anreichern und zwar in der Regel im unmittelbaren Nahbereich einer Straßentrasse. Die Schadstoffbelastung im Umfeld von – zum Teil verkehrlich hoch belasteten – Straßen wurde in der Vergangenheit wie-

derholt wissenschaftlich untersucht, u. a. auch von der Bundesanstalt für Straßenwesen. Dabei erstreckte sich das Untersuchungsprogramm vorwiegend auf Schwermetalle, die Belastung mit polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen sowie Einträge von Auftausalz. Eine Prognose der von der Ortsumgehung Dinkelsbühl ausgehenden Auswirkungen muss sich auf diese wissenschaftlichen Erkenntnisse stützen (vgl. § 6 Abs. 3 Nr. 3 UVPG). Zusammenfassend lässt sich danach feststellen, dass sich die Schadstoffbelastung des Bodens auf den unmittelbaren Bereich der Verkehrsflächen und dort auf einen Geländestreifen von höchstens etwa 10 m beidseits der Fahrbahnränder konzentriert und mit zunehmender Entfernung sowie zunehmender Bodentiefe abnimmt. Der betriebsbedingte Eintrag von Schadstoffen (Tausalzlösung, Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl, etc.) ergibt sich hier zu einem gewissen Teil in einem bereits stark belasteten Nahbereich der schon vorhandenen Straßentrasse der St 2218, zu einem erheblichen Teil betrifft er aber noch unbelastete Areale. Allerdings ist dabei zu berücksichtigen, dass entlang des neu zu errichtenden Abschnitts der Ortsumgehung – bedingt durch die Breite der Damm- und Einschnittsböschungen sowie die abschnittsweise parallel verlaufenden Wirtschaftswege – die genannte beidseitige 10 m-Zone zu einem großen Teil noch im Bereich von Straßennebenflächen endet, so dass die Schadstoffbelastung hier Böden trifft, in die im Zuge der Herstellung der Ortsumgehung ohnehin schon eingegriffen wird und die dabei verändert werden. Durch die mit der Planung in Bezug auf die Oberflächenentwässerung vorgesehenen Maßnahmen (Wasserrückhaltung, Schadstoffabscheidung) wird einer Belastung der Ortsumgehungstrasse benachbarter Flächen unabhängig davon auch in gewissem Maß entgegen gewirkt.

Nicht übersehen werden darf auch die beim Betrieb einer Straße erfahrungsgemäß immer gegebene potentielle Gefährdung des Bodens (und des Schutzgutes Wassers) durch Unfälle mit Gefahrguttransporten u. ä. Die Gefahr der Ausbreitung unfallbedingter Kontaminationen und einer dauerhaften Schädigung des Bodens lässt sich jedoch durch die heute praktizierten Sicherungsverfahren wie den Abtrag und Austausch von Bodenmaterial in aller Regel beherrschen.

Schließlich ist noch die vorgesehene Deponierung von möglicherweise belasteten Erdüberschussmassen zu erwähnen. Eine Gefährdung hierdurch ist im Hinblick auf die Quelle der Überschussmassen vorwiegend im Bereich nur landwirtschaftlich genutzter Flächen aber als unwahrscheinlich anzusehen.

Beeinträchtigungen des Bodens während des Baubetriebs durch den Baustellenverkehr, das Betanken von Maschinen etc. werden ebenso nicht ganz auszuschließen sein. Dem kann jedoch durch geeignete Sicherungs- und Vorsorgemaßnahmen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik im Rahmen der Bauausführung begegnet werden (siehe dazu auch Kapitel 4.2.5 der Unterlage 12.1T).

#### 2.1.4.4 *Schutzgut Wasser*

##### 2.1.4.4.1 Oberflächengewässer

Zwischen der Ölmühle und dem nördlichen Ortsrand von Dinkelsbühl reicht das amtlich für die Wörnitz festgesetzte Überschwemmungsgebiet ausweislich der Unterlage 12.2T bis in die Nähe der derzeitigen Trasse der B 25. Die Ortsumgehungstrasse liegt außerhalb dieses Überschwemmungsgebietes, auch die Beckenanlage RRB 0-1 befindet sich außerhalb des Gebiets. Allerdings liegen die Einleitungsstelle E1 sowie ein Teil der Rohrleitung, die zwischen der Beckenanlage und der Einleitungsstelle unterirdisch verläuft, innerhalb des Überschwemmungsgebietes. Der Vorhabensträger hat die innerhalb dieses Gebietes vorgesehenen baulichen Anlagen hochwasserangepasst auszuführen (siehe Ne-

benbestimmung A. 3.3.5). Dass dabei Hochwasserretentionsraum in nennenswertem Umfang verloren geht, ist den Stellungnahmen des Wasserwirtschaftsamtes Ansbach zum gegenständlichen Vorhaben nicht zu entnehmen.

In ständig wasserführende Fließ- oder Stillgewässer wird beim Bau der Ortsumgehung nicht eingegriffen, derartige Gewässer werden auch nicht mehr als jetzt schon verrohrt geführt oder überspannt. Eine Verlegung von Gewässerläufen ist auch nicht vorgesehen. Nördlich der Rudolf-Schmidt-Straße wird lediglich ein im Frühjahr/Sommer regelmäßig trockenfallender Tümpel von der Ortsumgehungs-trasse überbaut. Der Tümpel steht nicht mit anderen oberirdischen Gewässern in Kontakt (siehe zu all dem nochmals Unterlage 12.2T). Für die Existenz eine Quellschüttung im Bereich des Tümpels, wie im Anhörungsverfahren von dritter Seite behauptet wurde, haben sich für die Planfeststellungsbehörde im Rahmen des Verfahrens keine belastbaren Anhaltspunkte ergeben, nicht zuletzt spricht auch die nur zeitweise Wasserführung des Tümpels im Jahreszyklus deutlich dagegen.

Die durch den Kfz-Verkehr auf der Ortsumgehung erzeugten und auf der Fahrbahn abgelagerten Stoffe (Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl, Tausalzlösung etc.) werden nach allgemeinem Wissensstand als Schweb- oder Feststoffe vom Niederschlagswasser abtransportiert. Hieraus resultiert eine Gefährdung von Oberflächengewässern durch Schadstoffeintrag. Das Risiko für die Gewässer ist umso größer, je schlechter deren Wasserqualität (also auch Puffer- und Selbstreinigungskraft) und je geringer der Abfluss des Gewässers ist. Abhilfe wird durch die teilweise vorgesehene Errichtung von Kläreinrichtungen (Absetzbecken mit Tauchrohren) geschaffen, in denen die Straßenabflüsse gereinigt und die mitgeführten Schmutzstoffe sowie Leichtflüssigkeiten zurückgehalten werden (siehe dazu im Einzelnen Unterlage 13.1T). Diese Einrichtungen können auch bei Unfällen evtl. auslaufendes Mineralöl und andere wassergefährdende Stoffe zurückhalten, so dass diese gesondert behandelt und beseitigt werden können. Für die geplanten Regenrückhaltbecken – auch diejenigen, denen Straßenoberflächenwasser unmittelbar zugeführt wird – gilt letzteres ebenso, da ihre Auslaufbauwerke nach der Planung mit Absperrschiebern versehen werden, die im Havariefall verschlossen werden können (siehe Detail C in der Unterlage 13.4). Chlorideinträge aus der Tausalzstreuung im Winter werden durch die Absetz-, aber vor allem auch durch die Regenrückhaltebecken vorübergehend gepuffert und nur verzögert weitergeleitet. Die Chloridbelastung in der Wörnitz, welcher die abgeleiteten Straßenabwässer allesamt direkt oder über dazwischen liegende Gewässer zufließen, erhöht sich infolge des Baus der Ortsumgehung nur während der Winterdienstsaison und dabei bereits im unmittelbaren Einleitungsbereich nur sehr geringfügig (von 40 mg/l auf 42 mg/l; siehe dazu im Einzelnen unter C. 3.3.7.2.1 d) aa)).

Die mit der Flächenneuversiegelung verbundene Erhöhung und Beschleunigung des Oberflächenwasserabflusses kann allgemeinkundig zu einer Verschärfung der Hochwassergefährdung führen und Schäden an den für die Straßenentwässerung genutzten Vorflutern hervorrufen. Dem wird jedoch durch die vorgesehene Errichtung von Regenrückhaltebecken wirksam begegnet, durch die das Regenwasser gedämpft und gedrosselt in die betroffenen Vorfluter abgegeben wird. Bei einem evtl. Anspringen der Notüberläufe der Regenrückhaltebecken kann es zwar dennoch zu Ausuferungen und Überschwemmungen des nachfolgenden Vorflut- bzw. Grabensystems kommen. Dabei treten jedoch keine Verhältnisse ein, die nicht schon derzeit natürlicherweise bei Starkniederschlägen vorkommen.

Im Rahmen des Baubetriebs besteht die Gefahr von Schadstoffeinträgen sowie von Erosion aus dem Baustellenbereich in Oberflächengewässer. Durch die unter A. 3.3.1 diesbzgl. angeordneten Schutzvorkehrungen werden diese Risiken so weit wie möglich minimiert. Es kann natürlich dennoch nicht vollkommen ausgeschlossen werden, dass es bei heftigen Regenereignissen während der Bauzeit zu

geringfügig erhöhten Einschwemmungen von Boden in Oberflächengewässer kommt. Ein Risiko für solche Einschwemmungen bei starkem Regen besteht aber auch heute schon.

#### 2.1.4.4.2 Grundwasser

Besondere Aufmerksamkeit ist den Auswirkungen des Bauvorhabens auf das vorhandene Grundwasserpotential zu widmen.

Zu negativen Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung führt nach allgemeinem Kenntnisstand vor allem die neu hinzukommende Bodenversiegelung in einem Umfang von ca. 4,25 ha. Im Bereich der hiervon betroffenen Flächen findet zukünftig keine Grundwasserneubildung mehr statt. Daneben werden in Einschnittslagen die das Grundwasservorkommen schützenden Deckschichten geschmälert. Das Grundwasser selbst wird dabei nach derzeitigem Planungsstand nicht angeschnitten.

Des Weiteren entstehen durch die Überbauung und Verdichtung im Bereich der Straßennebenflächen, durch Störungen des Bodengefüges und durch verkehrsbedingte Schadstoffeinträge Beeinträchtigungen für das Grundwasser. Um einer Verschmutzung des Grundwassers durch Straßenabwasser entgegen zu wirken wird es dort, wo es versickert wird bzw. versickern kann, vor dem Gelangen in den Untergrund durch das Durchsickern einer hierfür aufgebrauchten Oberbodenschicht gereinigt. Durch physikalische, chemische und teilweise auch biologische Vorgänge werden dort Schmutzstoffe aus dem Wasser weitgehend zurückgehalten und gespeichert/abgebaut. Ein messbarer nachteiliger Effekt auf den Grundwasserkörper 1\_G032 (Sandsteinkeuper - Dinkelsbühl) kann dadurch ausgeschlossen werden (siehe dazu näher unter C. 3.3.7.2.1 d) bb)).

In dem Bereich östlich von Dinkelsbühl, wo die Ortsumgehung den „Mutschachwald“ in relativ kleinem Abstand passiert, verläuft sie nach der Unterlage 12.2T auch in der Nähe des dort festgesetzten Wasserschutzgebiets. Die Ortsumgehung verläuft dabei im Bereich der Kreuzung der Rudolf-Schmidt-Straße praktisch unmittelbar am Rand des Schutzgebiets, in welches sie aber baulich nicht eingreift. Dennoch können vor allem die Bautätigkeiten zur Verwirklichung der Ortsumgehung erfahrungsgemäß zu Beeinträchtigungen der Qualität des in den nächstgelegenen Brunnen geförderten Wassers führen. Das Wasserwirtschaftsamt Ansbach hat diesbzgl. allerdings geäußert, dass nach hydrotechnischen Berechnungen im Vorfeld eine Beeinflussung des Wasserschutzgebiets und der Brunnen, speziell des Brunnens I, durch das Vorhaben fast vollständig ausgeschlossen werden kann. Das von diesem Brunnen genutzte Grundwasser fließt nach seiner Darstellung im Erörterungstermin in Richtung Westen, so dass die Trasse der Ortsumgehung außerhalb des Einzugsgebiets des Brunnens liegt. Zur Absicherung hält es eine diesbzgl. Beweissicherung für erforderlich; diese wurde unter A. 3.3.6 dem Vorhabensträger auferlegt. Nach Einschätzung des Wasserwirtschaftsamtes können die Trinkwasserbrunnen im Umfeld der Ortsumgehung während des Baus aller Voraussicht nach in Betrieb bleiben.

Daneben besteht die Gefahr von Schadstoffeinträgen in das Wasserschutzgebiet infolge von Unfallereignissen auf der Ortsumgehung. Dieser Gefährdung wirkt die Planung dadurch entgegen, dass im Bereich des Straßendamms von Bau-km 1+500 bis 1+780 passive Schutzeinrichtungen errichtet werden, um hier einem Abkommen von Fahrzeugen von der Ortsumgehung – und damit auch ein mögliches Auslaufen von Betriebsstoffen außerhalb der Verkehrsflächen – entgegen zu wirken. Außerdem wird die Beckenanlage RRB 1-1 wegen ihrer Nähe zum Was-

erschutzgebiet dicht ausgebildet, so dass dort kein Straßenabwasser versickern kann.

Zur Errichtung der vorgesehenen Unterführung der Heiningen Straße (Bauwerk 2-1) und eines Amphibiendurchlasses unter der Ortsumgehung (Bauwerk 2-2) wird es wegen des bereichsweise hohen Grundwasserstandes (nach Angabe des Vorhabensträgers im Erörterungstermin teilweise nur 1,80 m unter dem natürlichen Gelände) notwendig, im Bereich der dortigen Baugruben das Grundwasser abzusenken und abzuleiten. Diese temporären Grundwasserabsenkungen werden sich aber nach der vom Wasserwirtschaftsamt Ansbach im Erörterungstermin abgegebenen Einschätzung nur auf vergleichsweise kurze Dauer und örtlich stark begrenzt auf die gegebenen Grundwasserverhältnisse auswirken. Nach Beendigung der Wasserhaltungen werden sich die Grundwasserverhältnisse wieder in Richtung der ursprünglichen Verhältnisse zurück entwickeln. Eine dauerhafte Veränderung der Grundwassersituation infolge der Bauwasserhaltungen ist nach Darstellung des Wasserwirtschaftsamtes nicht zu befürchten.

Die Ortsumgehungstrasse schneidet daneben in dem Bereich, in dem sie sich deutlich unterhalb der derzeitigen Geländeoberkante bewegt, nach dem aktuellen, auf seitens des Vorhabensträgers bereits durchgeführten Baugrunduntersuchungen beruhenden Kenntnisstand teilweise gering wasserführende Schichten an. Es ist nach Einschätzung des Wasserwirtschaftsamtes Ansbach daher möglich, dass im Bereich zwischen Bau-km 0+790 bis 1+170 immer wieder Sickerwasser aus Niederschlagsereignissen in den Einschnittsböschungen austritt. Hier werden nach der Planung Tiefenentwässerungsanlagen installiert, um dieses Wasser im Böschungsbereich aufzufangen und dem Regenrückhaltebecken „Kobeltsmühle“ zuzuführen. Der damit verbundene Eingriff in den Wasserhaushalt verbleibt im kleinräumigen Rahmen, über den Bereich der Tiefenentwässerungsanlagen deutlich hinausreichende Auswirkungen sind nach Auffassung des Wasserwirtschaftsamtes nicht zu erwarten.

Der teilweise veränderte Abfluss von Oberflächenwasser und die Anlegung von Absetz- und Regenrückhaltebecken führen außerdem allgemeinkundig zu gewissen Veränderungen im Bodenwasserhaushalt, reduzieren gleichzeitig aber auch deutlich das Risiko von Gefährdungen des Grundwasser infolge von betriebs- und unfallbedingten Schadstoffeinträgen. Vor allem minimieren die geplanten Absetz- und Rückhaltebecken Stoffeintragungen ins Grundwasser, welche über hydraulische Verbindungen zu Oberflächengewässern möglich sind, nicht nur im Falle von Verkehrsunfällen.

Es lässt sich damit festhalten, dass sich die Beeinträchtigungen für das Schutzgut Wasser, die mit dem Vorhaben zwangsläufig verbunden sind, durch die in der Planung vorgesehenen Absetz- und Regenrückhaltebecken in erheblichem Umfang reduzieren. Durch die dortige Behandlung des gesammelten Fahrbahnwassers wird die Belastung der Vorfluter und mittelbar auch des Grundwassers deutlich verringert. Das Aufbringen von (bewachsenem) Oberboden in Versickerungsbereichen führt ebenso zu einer deutlichen Reduzierung der Schadstofffracht im versickernden Straßenwasser. Dieses weist dadurch nach aktuellem wissenschaftlichem Kenntnisstand beim Erreichen des Grundwasserhorizonts in der Regel keine gefährliche Konzentration an Schadstoffen (mehr) auf.

#### 2.1.4.5 *Schutzgut Luft und Klima*

##### 2.1.4.5.1 Luft

Luftverunreinigungen an Straßen entstehen – was allgemein bekannt ist – im Wesentlichen durch Verbrennungsprozesse in Otto- und Dieselmotoren. Dabei anfal-

lende Emissionen treten überwiegend in gasförmigem, zum Teil auch in festem Zustand auf. Ihre Stärke hängt neben den spezifischen Abgasemissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge von der Verkehrsmenge, dem Lkw-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die wichtigsten Substanzen, die emittiert werden, sind Kohlenmonoxid, Kohlendioxid, Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid, Staub und Ruß.

Die Ausbreitung der Emissionen aus dem Fahrzeugverkehr hängt von zahlreichen Faktoren ab. Zu nennen sind insbesondere meteorologische Bedingungen sowie fotochemische und physikalisch-chemische Umwandlungsprozesse, aber auch die Topographie sowie Anpflanzungen am Straßenrand. Die Schadstoffkonzentrationen nehmen nach verschiedenen wissenschaftlichen Untersuchungen, u. a. auch der Bundesanstalt für Straßenwesen, tendenziell mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand relativ rasch ab.

Für das Bauvorhaben liegt – wie bereits unter C. 2.1.4.1.1 dargestellt – eine Abschätzung der verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) in Bezug auf das Anwesen Schelbuckring 30 vor, die vom Vorhabensträger unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsentwicklung erstellt wurde (siehe Unterlage 11.3). Diese zeigt, dass die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffleitkomponenten Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>) an diesem exponiert zur Ortsumgehung liegenden Immissionsort nicht unzulässig überschritten werden. Dennoch führt das Vorhaben in den im Trassenumfeld gelegenen Siedlungsflächen durch die Neuschaffung einer bislang nicht vorhandenen Straßenverbindung natürlich zu einer zusätzlichen Belastung gegenüber der derzeit noch gegebenen Situation. Im Umfeld der derzeitigen Ortsdurchfahrt von Dinkelsbühl im Zuge der B 25 kommt es durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs offenkundig zu einer merklichen Reduzierung von Luftschadstoffimmissionen. Außerhalb des Umfeldes der Ortsumgehungstrasse sowie der Ortsdurchfahrt ändern sich die Luftschadstoffkonzentrationen im Bereich von Siedlungsflächen durch die Realisierung der Ortsumgehung wegen der vergleichsweise geringen Dimension der insoweit in der vorliegenden Verkehrsuntersuchung prognostizierten Belastungsunterschiede insgesamt nur wenig (vgl. dazu im Einzelnen die Ausführungen unter C. 2.1.4.1.1).

Während der Bauzeit kann es nach allgemeiner Erfahrung – lokal und zeitlich begrenzt – zu zusätzlichen Immissionen im Umfeld der neuen Straßentrasse kommen, die jedoch im Verhältnis zur bestehenden Vorbelastung kaum quantifizierbar sind und zumeist in einiger Entfernung zu Siedlungsflächen entstehen.

Die Wechselwirkungen verschiedener Schadstoffe untereinander werden von der aktuellen Wirkungsforschung zwar diskutiert, sind jedoch in keiner Weise greifbar oder quantifizierbar. Solange insoweit keine gesicherten Erkenntnisse vorliegen, bewegt man sich bei der Erwägung möglicher Synergieeffekte im Bereich der Spekulation. In der Umweltverträglichkeitsprüfung ist aber ausdrücklich die "Berücksichtigung des allgemeinen Kenntnisstandes und der allgemein anerkannten Prüfmethoden" gefordert (vgl. § 6 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 UVPG), so dass zur Beurteilung der Schadstoffbelastung der Luft und der Auswirkungen auf die Umwelt die lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV weiterhin als maßgebliche Bewertungskriterien anzusehen sind.

Die etwaigen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Luft korrelieren zwangsläufig mit Beeinträchtigungen anderer Schutzgüter, wie z. B. Mensch, Tiere, Pflanzen, Boden und Wasser. Diese Schutzgüter werden hinsichtlich des denkbaren Beeinträchtigungspotentials durch Luftschadstoffe an anderer Stelle dieses Planfeststellungsbeschlusses beurteilt. Insoweit wird in diesem Teil hierauf Bezug genommen.

Insgesamt ist festzustellen, dass das Vorhaben sowohl zu einer Erhöhung der verkehrsbedingten Luftschadstoffe in einem vergleichsweise schmalen Bereich beidseits der verbreiterten Trasse der (vormaligen) St 2218 zwischen dem Zusammentreffen der Ortsumgehung mit der Wassertrüdingen Straße und dem Kreisverkehr am Bauende als auch entlang des restlichen Teils der Ortsumgehung zu einer erstmaligen Schadstoffexposition der Geländestreifen zu beiden Seiten der neuen Trasse führt. In verhältnismäßig kurzer Entfernung wird aber die vorhandene Grundbelastung wieder erreicht, die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden an keinem der vorhandenen Wohnanwesen unzulässig überschritten. Außerdem tragen die in der Planung vorgesehenen Straßenbepflanzungen und insbesondere die geplanten Mengendeponien/Erdwälle auch zur Minderung der Ausbreitung verkehrsbedingter Schadstoffimmissionen bei.

#### 2.1.4.5.2 Klima

Im Umfeld der Ortsumgehungstrasse können Änderungen und Störungen des Kleinklimas auftreten. Negative Auswirkungen ergeben sich in diesem Zusammenhang nach der Unterlage 12.1T durch die Versiegelung von Offenlandflächen, die als Kaltluftentstehungsgebiete für den klimatischen Ausgleich von Relevanz sind. Dies hat hier allerdings wegen der vorzufindenden geringen Hangneigungen, der topographisch gesteuerten Fließrichtung der Kaltluft sowie der in den als Abflussbahnen dienenden Niederungen des Untersuchungsgebiets ohnehin vorhandenen Hindernisse für den Luftabfluss (insbesondere Baum- und Gehölzbestände) keine greifbare Beeinträchtigung für die klimatischen Verhältnisse innerhalb der bebauten Flächen von Dinkelsbühl zur Folge (vgl. Kapitel 3.5.4 der Unterlage 12.1T).

Die mit Abstand wichtigste Kaltluftleitbahn, die für den lokalen klimatischen Austausch von hoher Bedeutung ist, ist der Talraum der Wörnitz (siehe a. a. O.). Diese Leitbahn wird vom Vorhaben nicht tangiert (vgl. Unterlage 12.2T).

Großflächige Waldflächen wie die des „Mutschachwaldes“ sind nach allgemeiner Erkenntnis von Bedeutung für die Frischluftentstehung. Sie filtern Luftschadstoffe aus, wirken ausgleichend auf den Tagestemperaturgang und tragen zu einer Erhöhung der Luftfeuchtigkeit insbesondere im Sommerhalbjahr bei. In diese Waldflächen greift das Vorhaben nicht ein. Im Bereich der Querung der Rudolf-Schmidt-Straße verläuft die Ortsumgehungstrasse allerdings relativ nah am Waldrand entlang, so dass verkehrsbedingte Emissionen hier in den randlichen Teil des Waldes hinein gelangen können. Da die Konzentration möglicher stofflicher Einträge nach allgemeiner wissenschaftlicher Erkenntnis aber mit zunehmender Entfernung vom Fahrbahnrand relativ schnell abnimmt, ist hiervon aber hauptsächlich nur der unmittelbare Waldrandbereich betroffen. Im Verhältnis zur räumlichen Ausdehnung des „Mutschachwaldes“ ist die potentiell betroffene Waldfläche äußerst gering.

Durch die im Zuge der Ortsumgehung geplanten Straßendämme, insbesondere im Bereich der Querung der Rudolf-Schmidt-Straße, ist nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde eine Beeinflussung von Luftabflussbahnen möglich. Auch bei Berücksichtigung der geringen Geländeneigungen innerhalb der Abflussbahnen kann es östlich der Dämme bei bestimmten Wetterlagen kleinräumig zu verzögertem Abfluss und u. U. auch zu einem Anstau der vorrangig aus unbewaldeten Hanglagen bodennah abfließenden Luftströme kommen. Diese kleinräumigen Veränderungen führen aber mit Blick auf die Dimensionierung der Unterführungsbauwerke in den Tälchen im Bereich der Abflussbahnen nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde voraussichtlich nicht zu einer merklichen Kaltluftansammlung. In gewissem Ausmaß sammelt sich zudem auch bereits jetzt Kaltluft an

den Siedlungsrandern in den Tälchen, da die dortige Bebauung auch heute schon eine Barriere für den ungehinderten Luftabfluss bildet. Der klimatische Ausgleich zwischen Siedlungsflächen und der freien Landschaft wird deshalb insgesamt nicht nennenswert beeinträchtigt.

Das Untersuchungsgebiet an sich stellt – wie sich der Unterlage 12.1T entnehmen lässt – ein Gebiet mit vergleichsweise geringer lufthygienischer Belastung dar; die von schon vorhandenen Straßenzügen ausgehenden Belastungen sind hierbei bereits einbezogen.

Im Anhörungsverfahren wird unter Verweis auf die RL 2014/52/EU gefordert, auch die Ermittlung der von dem Betrieb der Straße ausgehenden klimaschädlichen Treibhausgase müsse Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung sein.

Dies ist jedenfalls bzgl. des gegenständlichen Vorhabens zurückzuweisen. Der Vorhabensträger hat bereits weit vor dem 16.05.2017 die für die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlichen Angaben vorgelegt; sie sind in den auf den 29.08.2014 datierten Planfeststellungsunterlagen beinhaltet. Auf Grund dessen gelten die Verpflichtungen der RL 2011/92/EU vorliegend noch in der Fassung vor ihrer Änderung durch die RL 2014/52/EU (Art. 3 Abs. 2 der RL 2014/52/EU). Nach dem danach maßgeblichen Rechtsstands müssen die Belange des nationalen und des globalen Klimaschutzes nicht in die Umweltverträglichkeitsprüfung einbezogen werden (siehe OVG Münster, Urteil vom 16.06.2016 – 8 D 99/13.AK – BeckRS 2016, 51171 Rn. 339 ff m. w. N.).

Soweit in diesem Zusammenhang geltend gemacht wird, aus Art. 3 Spiegelstrich 2 der RL 85/337/EWG ergebe sich, dass bereits damals die Umweltverträglichkeitsprüfung den Faktor „Klima“ umfasst habe und es nicht ersichtlich sei, weshalb bei ein und demselben Begriff ein unterschiedliches Prüfprogramm bestehe, verfängt dies ebenso nicht. Aus den der RL 2014/52/EU vorangegangenen Richtlinien ist schon nicht hinreichend klar zu erkennen, dass der Faktor „Klima“ auch großräumigere Betrachtungen umfassen soll. Die der aktuell geltenden Richtlinie vorangegangenen Richtlinien treffen insoweit keine nähere Aussage darüber, was vom Faktor „Klima“ umfasst sein soll. Erst die RL 2014/52/EU enthält hierzu nähere Aussagen, indem sie darlegt, dass im Laufe des vergangenen Jahrzehnts Umweltthemen wie u. a. der Klimawandel zunehmend an Bedeutung gewonnen haben (Erwägungsgrund 7) und, da der Klimawandel weiter Umweltschäden verursachen und die wirtschaftliche Entwicklung gefährden wird, es angezeigt ist, die Auswirkungen von Projekten auf das Klima (z. B. Treibhausgasemissionen) und ihre Anfälligkeit in Bezug auf den Klimawandel zu bewerten (Erwägungsgrund 13). Hieraus ist gleichzeitig auch zu schließen, dass der Richtliniengeber selbst zuvor den Begriff „Klima“ noch nicht derart umfassend verstanden hat; ansonsten wäre das Anstellen derartiger Erwägungen entbehrlich (vgl. BVerwG, Beschluss vom 22.06.2015, NuR 2015, 772 Rn. 42).

Im Übrigen wären selbst dann, wenn man – wie im Anhörungsverfahren vorgetragen – davon ausgehen wollte, dass der Begriff „Klima“ in den der aktuell geltenden Richtlinie vorhergehenden Richtlinien bereits schon genauso umfassend zu verstehen gewesen sein sollte, hier keine weitergehenden Untersuchungen anzustellen. Denn die Umweltverträglichkeitsprüfung muss auch insoweit (nur) auf den jeweils aktuellen Stand der Wissenschaft und damit auf die bekannten und erforschten Wirkungszusammenhänge abstellen. Werden Erkenntnisgrenzen erreicht, ist die Forderung nach der Ermittlung der Umweltauswirkungen eines Vorhabens – oder nach ihrer Beschreibung und Bewertung – schlechterdings nicht erfüllbar (OVG Münster a. a. O. Rn. 340). Hinsichtlich des nationalen, kontinentalen oder globalen (Makro)Klimas bestehen aber bislang eben keine hinreichenden technischen und wissenschaftlichen Erkenntnisse über entsprechende Wirkungszusammenhänge,

auf diesen räumlichen Ebenen sind die Auswirkungen eines einzelnen Vorhabens quantitativ kaum abschätzbar und darstellbar. Sie können daher im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung weder einzelfallbezogen ermittelt noch beschrieben oder bewertet werden (a. a. O. Rn. 343 f.).

Unabhängig davon wären die (möglichen) Auswirkungen auf das Makroklima vorliegend wegen eines gegenüber dem Fall, dass die Ortsumgebung nicht verwirklicht würde, annähernd gleichbleibenden verkehrlichen Schadstoffausstoßes insgesamt auch zu vernachlässigen. Zwar mag die Schadstoffmenge, die von dem auf der Ortsumgebung rollenden Verkehr emittiert wird, mit zum Treibhauseffekt und damit zur Erwärmung der Atmosphäre und zur Klimaänderung beitragen, dies ist jedoch nicht im Sinne der juristischen Kausalitätslehre genau diesem Straßenabschnitt zuordenbar. Insoweit wird hier der Bereich dessen, was ein konkretes Planfeststellungsverfahren zu leisten vermag, verlassen und der Bereich des vorrechtlichen, jenseits verwaltungsbehördlicher Überprüfbarkeit liegenden politisch-administrativen Gestaltungsspielraums erreicht.

#### 2.1.4.6 *Schutzgut Landschaft*

Die Landschaft im Untersuchungsgebiet ist zum einen durch zwei von Weihern bzw. Weiherketten geprägte Talzüge gekennzeichnet. Im Norden des Untersuchungsgebiets liegt der Talzug des „Mutschachgrabens“, innerhalb dessen sich u. a. auch der Ölweiher sowie das Regenrückhaltebecken „Kobeltsmühle“ befinden. Im Süden bzw. Südwesten des Untersuchungsgebiets verläuft der Talzug des „Ölgrabens“; hier befindet sich die Kette der „Hammerweiher“ sowie der „Lohmühlweiher“. Die Gewässer in den beiden Talzügen werden zum Teil noch von Auwaldresten oder gewässerbegleitenden Gehölzstrukturen gesäumt. Zum anderen bilden die ausgedehnten Waldflächen des „Mutschachwaldes“ im Osten des Untersuchungsgebiets, die sich vorwiegend aus Nadel- bzw. Mischwaldbeständen mit teilweise altem Eichenbestand zusammensetzen und deutlich über das Untersuchungsgebiet hinausreichen, eine markante Landschaftskulisse. Zwischen den Waldflächen und dem östlichen Stadtrand von Dinkelsbühl sowie auch sonst außerhalb der Talzüge sind überwiegend landwirtschaftlich genutzte Freiflächen anzutreffen (siehe zu alldem Kapitel 3.1 der Unterlage 12.1T sowie Unterlage 12.2T).

Das Gelände im Untersuchungsgebiet steigt außerhalb der Talzüge vom Siedlungsrand von Dinkelsbühl in Richtung Nordwesten von etwa 442 m ü. NN auf rund 479 m ü. NN an. In das ansteigende Gelände eingeschnitten sind die Tälchen im Bereich der Rudolf-Schmidt-Straße sowie der Heininger Straße, die nach Westen bzw. Südwesten in Richtung der Wörnitz verlaufen. Zwischen den Geländenieдерungen im Untersuchungsgebiet erhebt sich eine meist von kleinteiliger landwirtschaftlicher Nutzung geprägte Hügellandschaft. Vom Siedlungsrand von Dinkelsbühl aus existieren wegen dieser topographischen Verhältnisse vielfältige Blickbeziehungen in die umgebende Landschaft, etwa zum Regenrückhaltebecken „Kobeltsmühle“ sowie zum Rand des „Mutschachwaldes“ (siehe Kapitel 3.1 und 3.5.5 der Unterlage 12.1T).

Der „Mutschachwald“ prägt mit seiner Gebietskulisse optisch die Kuppenlandschaft um Dinkelsbühl herum und begrenzt den Talraum der Wörnitz visuell. Innerhalb der Freiflächen zwischen Siedlungsraum und Waldrand entfaltet besonders die aus großkronigen Lindenbäumen bestehende Allee am „Mutschachweg“ nordöstlich von Dinkelsbühl eine prägende Wirkung für die Landschaft (Kapitel 3.5.5 der Unterlage 12.1T).

Die landschaftliche Situation im Untersuchungsgebiet wird im Anhörungsverfahren von Seiten der Einwender vielfach als reizvoll und unberührt beschrieben. Eine Stimme behauptet sogar, die landschaftliche Umgebung Dinkelsbühls sei in seiner

Wertigkeit durchaus mit dem Alpenraum vergleichbar, auch wenn Dinkelsbühl nicht so spektakulär sei.

Das zuvor beschriebene Landschaftsbild wird vorhabensbedingt in Form visueller Beeinträchtigungen durch Zerschneidungs- und Trennwirkungen, durch technische Bauwerke und durch verschiedentliche Eingriffe in das Landschaftsrelief beeinträchtigt, wie sich u. a. aus Unterlage 12.2T ergibt. Im Anhörungsverfahren wurden diese Auswirkungen von Seiten Betroffener teilweise als „komplette Landschaftszerstörung“ bezeichnet.

Die landschaftliche Situation im Streckenabschnitt zwischen dem Zusammentreffen der Ortsumgehung mit Wassertrüdingen Straße und dem Kreisverkehr am Ende der Baustrecke, in dem die Ortsumgehung auf der schon bestehenden Trasse der St 2218 verläuft, ist erkennbar bereits durch das Band dieser Staatsstraße geprägt und dadurch entsprechend vorbelastet. In diesem Bereich entstehen durch den Bau der Ortsumgehung und die damit verbundene Verbreiterung der vorhandenen Straßentrasse augenscheinlich keine Auswirkungen auf das Landschaftsbild, die nennenswert über die von der schon vor Ort befindlichen Straße hinausgehen. Außerhalb dieses Abschnitts greift das Vorhaben durch die geplanten Straßendämme und Geländeeinschnitte, den anschlussstellenähnlichen Knotenpunkt an der Kreuzung mit der St 2220, die Anschüttung von Erdwällen abschnittsweise entlang der Ortsumgehungstrasse bzw. verschiedene Geländeauffüllungen im Umfeld der Straße in den davon betroffenen offenen Lagen hingegen offensichtlich deutlich sichtbar in das Erscheinungsbild der Landschaft ein.

Nördlich, nordöstlich, östlich und südöstlich von Dinkelsbühl kommt es – was in den festgestellten Lage- und Höhenplänen deutlich erkennbar ist – durch die mit der Ortsumgehung einher gehende Neuzerschneidung eines von Straßen noch vergleichsweise wenig belasteten Raumes, der teilweise zudem eine Waldrandlage aufweist, die Anlegung eines bis zu etwa 5,5 m hohen Dammbauwerkes an der Querung des Tälchens an der Rudolf-Schmidt-Straße und eines beinahe 4 m hohen Damms im Bereich der Kreuzung der Heiningen Straße, sowie den Bau der Überführungsbauwerke über die Rudolf-Schmidt-Straße und die Heiningen Straße zu weithin wahrnehmbaren Veränderungen und einer künstlichen Überprägung des Landschaftsbildes. Im Bereich der Heiningen Straße ist es allerdings durch die aus Richtung Nordwesten heranrückende gewerbliche Bebauung bereits in gewissem Ausmaß vorbelastet und in seiner Qualität gemindert.

Daneben führen insbesondere die ausweislich der Unterlage 7.1 nördlich des Wohngebiets „Schelbuck“ vorgesehenen Dammschüttungen bzw. Geländeauffüllungen, die 3,50 m bis 8,50 m über die Fahrbahnhöhe hinaus reichen, zu gewichtigen Eingriffen in die jetzige Gestalt der Landschaft. Hierdurch werden gleichzeitig auch Sichtbeziehungen zwischen der Ortsrandbebauung und der sich daran anschließenden freien Landschaft, insbesondere zwischen dem Wohngebiet „Schelbuck“ und dem Regenrückhaltebecken „Kobeltsmühle“, unterbrochen bzw. massiv verändert. Die abschnittsweise zwischen der Ortsumgehung und dem Regenrückhaltebecken „Kobeltsmühle“ vorgesehene Deponierung von Erdmassen, die 2 m bis 3 m über der Fahrbahngradienten aufragen, die Geländeauffüllung innerhalb der Verknüpfung der St 2220 mit der Ortsumgehung nordöstlich von Dinkelsbühl, in deren Innerem das derzeitige Geländeniveau um 1 m bis 7 m angehoben wird, die am Ostrand der Ortsumgehung unmittelbar nördlich der Rudolf-Schmidt-Straße vorgesehene Mengendeponie, die sich bis zu 2 m über der Fahrbahn der hier in Dammlage verlaufenden Ortsumgehung erhebt, sowie die Erdwälle auf Höhe der neuen Bogenschießanlage südlich der Rudolf-Schmidt-Straße, die 3,5 m bzw. 3 m in die Höhe aufragen, bewirken ebenso eine merkliche Veränderung der derzeit vorzufindenden landschaftlichen Gegebenheiten.

Außerdem wirkt sich der aus Unterlage 12.2T ersichtliche Verlust einzelner prägender Gehölzstrukturen im Offenlandbereich sowie der bauzeitliche Eingriff in die Allee am „Mutschachweg“, in dessen Rahmen ein Teil der dort stehenden Linden gefällt werden muss, negativ auf das Landschaftsbild aus. Die Allee als solche wird aber im Rahmen des Baubetriebs nicht beseitigt, für die zu beseitigenden Bäume werden nach Abschluss der dortigen Bauarbeiten wieder Linden zur Ergänzung und Vervollständigung der Allee gepflanzt. Es werden dabei großkronige Bäume verwendet, so dass die nachgepflanzten Bäume bereits unmittelbar nach ihrer Anpflanzung einen den beseitigten Bäumen optisch ähnelnden Eindruck entfalten, der Alleecharakter bleibt erhalten. Lediglich der Vollständigkeit halber ist anzumerken, dass diese Allee entgegen anderslautenden Behauptungen im Anhörungsverfahren nicht als Naturdenkmal unter Schutz gestellt ist.

Die natürliche Erholungseignung der an die Ortsumgehungstrasse angrenzenden Flächen, insbesondere der sich abschnittsweise anschließenden Waldflächen des „Mutschachwaldes“, nimmt offenkundig infolge ihrer verkehrsbedingten Verlärmung und Beaufschlagung mit luftgetragenen Schadstoffen erheblich ab.

Auf Böschungen und sonstigen Nebenflächen der Ortsumgehung sowie teilweise auch kreuzender Straßen werden nach der Planung abschnittsweise flächige Gehölz- und Heckenpflanzungen vorgenommen sowie Laubbäume und Obstgehölze in lockeren Gruppen angepflanzt. Auf Höhe des „Mutschachwaldes“, wo die Ortsumgehungstrasse auf einem Damm verläuft, werden auf den Böschungsf lächen der Straße ebenso großflächig Gehölze angepflanzt. Auf der dem Stadtrand zugewandten Straßenseite ist hier eine abgestufte Anpflanzung von Laubgehölzen vorgesehen, um eine optische Verlagerung des Waldrandes auf die stadtzugewandte Straßenseite zu erreichen. Die neu geplanten Absatz- bzw. Regenrückhaltebecken werden naturnah als Erdbecken mit wechselnden Böschungsneigungen ausgeführt. Soweit es möglich ist, werden im Umfeld der Beckenanlagen Gehölze bzw. Bäume angepflanzt. An der Beckenanlage RRB 2-1 wird außerdem eine Streuobstwiese angelegt. Die Erdwälle bzw. Geländeaufschüttungen nördlich des Wohngebiets „Schelbuck“ werden zwischen dem Baubeginn der Ortsumgehung und der Einmündung der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen durch Geländemodellierungen, die u. a. einen Wechsel aus künstlicher Überhöhung und Abflachung der stadtseitigen Böschung mit wechselnden Böschungsneigungen vorsehen, so dass sich hier offene Rasenhügel und dicht bepflanzte Böschungen abwechseln, optisch belebt. Hierdurch wird außerdem im Zusammenwirken mit den jenseits der Straße liegenden bzw. zu pflanzenden Gehölzstrukturen ein kulissenartiger optischer Eindruck erzeugt. Zwischen der Einmündung der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen und den Anwesen an der „Wilhelmshöhe“ werden im Bereich der dort deponierten Erdmassen durch einen Wechsel von offenen Rasenhügeln/Aussichtshügeln und von mit Baumgruppen umstellten Wiesenflächen neue siedlungsnaher Erholungsbereiche geschaffen. Gleichzeitig werden dabei Blickbeziehungen zum Regenrückhaltebecken „Kobeltsmühle“ eröffnet, um die optische Barrierewirkung der Ortsumgehungstrasse zu mindern. Die innerhalb des Anschlusses der St 2220 an die Ortsumgehung liegende offene Fläche wird durch die Ausbildung einer Wiesenkuppe landschaftsraumtypisch gestaltet und durch Baum- und Gehölzpflanzungen eingerahmt. Die in der Nähe liegende Überführung der St 2220 wird ebenso durch Gehölzanpflanzungen gesäumt. Diese einzelnen Maßnahmen tragen in ihrer Gesamtheit dazu bei, die mit dem Vorhaben verbundenen landschaftsoptischen Beeinträchtigungen – wenn auch mit einer gewissen zeitlichen Verzögerung, die durch die jeweils notwendigen Aufwuchszeiten bedingt ist – zu verringern sowie den neuen Straßenkörper möglichst harmonisch in die umgebende Landschaft einzubetten; dabei werden durch Lücken zwischen neu angepflanzten Bäumen bzw. Gehölzstrukturen auch Sichtbeziehungen über die Ortsumgehungstrasse hinweg eröffnet.

In räumlich begrenzten Landschaftsausschnitten kommt es zu (zusätzlichen) temporären Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch die vorübergehende Inanspruchnahme von trassennahen Flächen für Baustraßen, Baufelder, Baulager u. ä. (siehe Unterlage 14.1). Im Hinblick auf die mit dem neuen Straßenkörpers an sich schon verbundenen Einwirkungen auf das Erscheinungsbild der Landschaft führen diese zeitweisen Zusatzeinflüsse aber voraussichtlich zu keinen darüber hinaus gehenden Beeinträchtigungen von Landschaftsbildqualitäten.

#### 2.1.4.7 *Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter*

Das Bauvorhaben kommt nach den Planunterlagen des Vorhabensträgers außerhalb zusammenhängend bebauter Gebiete zu liegen. Baudenkmäler befinden sich nicht im Bereich oder der unmittelbaren Umgebung des Baufeldes, was auch das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege bestätigt hat.

Bekannte Bodendenkmäler gibt es im Bereich des Baufeldes nach seiner Aussage ebenso nicht. Die südöstlich von Dinkelsbühl befindliche spätmittelalterliche Landhege der Reichsstadt Dinkelsbühl (Denkmalnr. D-5-6928-0162) wird nicht berührt. Allerdings sind, wie das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilt hat, mehrere vom Vorhaben betroffene Areale in räumlicher Nähe zur Wörnitz als siedlungsgünstige Flächen anzusehen, in denen möglicherweise Hinterlassenschaften aus früheren Zeiten anzutreffen sein könnten. Eine Beeinträchtigung oder Zerstörung von Bodendenkmälern in diesen Bereichen im Rahmen des Baus der Ortsumgehung kann daher nicht ausgeschlossen werden. Es erscheint insbesondere eine Beeinträchtigung durch den Abtrag von Oberboden durch Bodenentnahmen möglich. Den Belangen des Bodendenkmalschutzes wird im Rahmen des Möglichen durch entsprechende Auflagen Rechnung getragen (siehe die Nebenbestimmungen unter A. 3.1.4 und A. 3.5 sowie die Ausführungen unter C. 3.3.10).

Nachhaltige Auswirkungen des Vorhabens auf die Kulturlandschaft sowie Ensembles und ihre räumlichen Beziehungen sowie Blickbeziehungen sind nicht zu erkennen. Die Ortsumgehung bewegt sich nach der Unterlage 8 Blatt 1T vor allem nördlich/nordöstlich von Dinkelsbühl zu einem erheblichen Teil unterhalb des derzeitigen Geländeniveaus. Östlich/südöstlich von Dinkelsbühl, wo die Trasse weitgehend in Dammlage verläuft, ist die Landschaft bereits in erheblichem Maß durch die z. T. fast bis an den Trassenbereich heranreichende gewerbliche Bebauung vorbelastet (siehe Unterlage 7.1 Blätter 2T und 3T). Zwischen der Kreuzung der Wassertrüdingen Straße und dem Kreisverkehr am Bauende verläuft die Ortsumgehung auf einer bereits vorhandenen Straßentrasse, die lediglich etwas verbreitert wird (Unterlage 7.1 Blatt 4T).

#### 2.1.4.8 *Wechselwirkungen*

Im Naturhaushalt besteht ein dichtes Wirkungsgefüge zwischen den einzelnen Schutzgütern Boden, Wasser, Luft/Klima, Pflanzen und Tiere. Die Auswirkungen auf dieses Wirkungsgefüge (Wechselbeziehungen), etwa durch Summationswirkungen, Problemverschiebungen von einem Umweltmedium in ein anderes oder dgl., wurden direkt oder indirekt bereits oben im Rahmen der Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter mit beschrieben.

#### 2.1.5 **Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

Die in der Planung vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen reduzieren die entstehenden Beeinträchtigungen der betroffenen Schutzgüter in erheblichem Umfang. Dennoch verbleiben Auswirkungen auf den Naturhaushalt, die im Rahmen der Planung kompensiert werden sollen. Dies bedeutet einerseits, dass die betroffenen Lebensräume – soweit aufgrund standörtlicher

Gegebenheiten des Naturraums möglich – wiederhergestellt oder neu geschaffen werden, andererseits aber auch betroffenen Flächen, Funktionen und räumliche Beziehungsgefüge (Lebensraumabfolgen, Verbundsysteme) wiederhergestellt oder neu geschaffen werden. Insgesamt umfassen die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen, die eine Aufwertung von Flächenarealen beinhalten und nicht lediglich punktuelle Aufwertungsmaßnahmen, eine Fläche von etwa 7,02 ha (siehe Kapitel 7.2 der Unterlage 12.1T).

Folgende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind insoweit vorgesehen:

- Ausgleichsmaßnahme vA1: Neugestaltung von Landlebensräumen für die Knoblauchkröte durch Schaffung extensiven Grünlands und teilweise randliche Eingrünung durch Pflanzung von Hecken und Baumreihen auf einer Fläche von etwa 2,11 ha östlich von Dinkelsbühl
- Ausgleichsmaßnahme vA2: Neuetablierung von Habitaten für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling durch Schaffung extensiven Grünlands auf wechselfeuchten Wiesen auf einer Fläche von insgesamt etwa 1,25 ha in der Nähe der Froschmühle nördlich von Dinkelsbühl
- Ausgleichsmaßnahme vA3: Anlage geeigneter Lebensraumstrukturen für die Feldlerche durch Bereitstellung extensiven Grünlands und teilweiser Etablierung dreireihiger Dornhecken mit vorgelagertem Krautsaum sowie Pflanzung von Obstbäumen auf einer Fläche von ca. 3,66 ha nordwestlich von Dinkelsbühl unweit Maulmacher

Speziell in Bezug auf das Landschaftsbild umfasst die Planung daneben folgende kompensatorische Maßnahmen:

- Gestaltungsmaßnahmen G1, G2 und G3: Optische Gestaltung und Einbindung von Erdmassendeponien nördlich/nordöstlich von Dinkelsbühl in die Umgebung
- Gestaltungsmaßnahme G4: Optische Einbindung der Ortsumgehungsstrasse im Nahbereich des „Mutschachwaldes“ in die Umgebung
- Gestaltungsmaßnahme G5: Naturnahe Gestaltung der geplanten Regenrückhaltebecken
- Gestaltungsmaßnahme G6: Wiederherstellung des Alleecharakters des Baumbestandes am „Mutschachweg“
- Gestaltungsmaßnahmen G7 und G8: Anpflanzung von Hecken, Laubbäumen und Obstgehölzen auf Straßennebenflächen

Die Einzelheiten der vorgenannten Maßnahmen sind in den Kapiteln 5.3, 5.5 und 7.3 der Unterlage 12.1T beschrieben, die Lage der einzelnen Maßnahmeflächen ist aus Unterlage 12.3T ersichtlich. Hierauf wird Bezug genommen.

#### **2.1.6 Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten und wesentliche Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen**

Die Planfeststellungsbehörde ist von Rechts wegen nicht verpflichtet, jede mögliche oder von Dritten zur Sprache gebrachte Planungsalternative gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr können Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kommen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden (vgl. BVerwG, Beschluss vom 16.08.1995, UPR 1995, 445).

Ist der Planungsbehörde mithin bei der Betrachtung von Planungsalternativen ein gestuftes Vorgehen gestattet, so ist es ihr nicht verwehrt, im Fortgang des Verfahrens die Umweltverträglichkeitsprüfung auf diejenige Variante zu beschränken, die nach dem jeweils aktuellen Planungsstand noch ernsthaft in Betracht kommt (BVerwG, Urteil vom 25.01.1996, DVBl. 1996, 677). Es ist somit als ausreichend anzusehen, wenn die Planfeststellungsbehörde die (förmliche) Umweltverträglichkeitsprüfung auf die Variante beschränkt, die vom Vorhabensträger beantragt wurde (vgl. BVerwG, Beschluss vom 24.09.1997, NVwZ-RR 1998, 297).

Unter C. 3.3.2 dieses Beschlusses hat die Planfeststellungsbehörde die Möglichkeit von Varianten untersucht. Mit Bezug auf die dortigen Ausführungen lässt sich an dieser Stelle festhalten, dass die Auswahl zugunsten der dieser Entscheidung zu Grunde liegenden Trassenführung nicht zu beanstanden ist. Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Satz 1 Nr. 5 UVPG ist damit Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommenden Varianten, sondern nur eine "Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Verfahrens geprüften Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens" (BVerwG, Beschluss vom 16.08.1995, UPR 1995, 445). Auch § 17 Satz 2 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG, Urteil vom 25.01.1996, DVBl. 1996, 667).

## **2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)**

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Nr. 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG (UVPVwV) für Straßenbauvorhaben bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltauswirkungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltauswirkungen auf Grund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, UPR 1995, 391). Dabei ist die Vorbelastung einzubeziehen (vgl. Nr. 0.6.1.3 Abs. 3 UVPVwV).

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt als Umweltrisikoausschätzung anhand einer dreistufigen ordinalen Skala mit den Begriffen "mittel" – "hoch" – "sehr hoch". Diese Methode ist sachgerecht, die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere in die Abwägung, ein (vgl. § 12 UVPG, § 17 Satz 2 FStrG).

### **2.2.1 Schutzgut Mensch**

Die in C 2.1.4.1 dieses Beschlusses dargestellten unterschiedlichen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind getrennt voneinander zu bewerten, da sie wegen ihrer Verschiedenartigkeit einer Saldierung nicht zugänglich erscheinen.

### 2.2.1.1 Teilbereich Wohnen

#### Lärm

Auf Grund der von ihnen ausgehenden Störwirkungen sind Lärmbelastungen, die im Aufenthaltsbereich von Menschen auftreten, grundsätzlich als erheblich anzusehen. Die Entstehung von Lärm in unserer Umwelt kann jedoch nicht gänzlich vermieden werden.

Durch rechtliche sowie außerrechtliche Normen wurde ein System von Vorschriften geschaffen, aus dem sich entnehmen lässt, welche Lärmeinwirkungen als zumutbar erachtet werden und daher hinzunehmen sind.

In Beiblatt 1 zur DIN 18005 werden Orientierungswerte für eine angemessene Berücksichtigung des Schallschutzes in der städtebaulichen Planung festgeschrieben. Die darin enthaltenen Werte sind als wünschenswert einzuhaltende Zielwerte zu verstehen, bilden jedoch keine rechtsverbindlichen Grenzwerte (vgl. AllMBI. 16/1988, 670). Je nach bauplanerischer Nutzung sollen bei Verkehrswegen die nachfolgend genannten Beurteilungspegel eingehalten werden:

| <b>Nutzungen</b>   | <b>Tag/Nacht</b>                                  |
|--|---|
| reine Wohngebiete  | 50 dB(A)/40 dB(A)                                 |
| allgemeine Wohngebiete und Campingplatzgebiete                               | 55 dB(A)/45 dB(A)                                 |
| Friedhöfe, Kleingartenanlagen und Parkanlagen                                | 55 dB(A)  |
| besondere Wohngebiete  | 60 dB(A)/45 dB(A)                                 |
| Dorfgebiete und Mischgebiete   | 60 dB(A)/50 dB(A)                                 |
| Kerngebiete und Gewerbegebiete   | 65 dB(A)/55 dB(A)                                 |
| sonstige Sondergebiete, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart | 45 dB(A)/35 dB(A)<br>bis bis<br>65 dB(A)/65 dB(A) |

Der Gesetzgeber selbst hat in § 2 der 16. BImSchV für den Bau oder die wesentliche Änderung von Straßen Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche festgelegt. Diese sollen grundsätzlich durch das Bauvorhaben nicht überschritten werden. Die Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV betragen:

| <b>Nutzungen</b>  | <b>Tag/Nacht</b>  |
|---|-------------------|
| an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen             | 57 dB(A)/47 dB(A) |
| in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten | 59 dB(A)/49 dB(A) |
| in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten                   | 64 dB(A)/54 dB(A) |
| in Gewerbegebieten  | 69 dB(A)/59 dB(A) |

Soweit diese Grenzwerte auf Grund des Baus oder einer wesentlichen Änderung einer Straße überschritten werden, besteht für die betroffenen Anwesen Anspruch

auf Lärmschutz. Allerdings bleibt in diesen Fällen auch zu prüfen, inwieweit die nicht schützbaren Außenwohnbereiche unzumutbar verlärmert werden bzw. inwieweit die Gesamtlärmsituation am Anwesen die Gefahr einer Gesundheitsschädigung begründet. Die Zumutbarkeitsschwelle, bei der sowohl eine schwere und unerträgliche Beeinträchtigung des Wohneigentums anzunehmen ist und bei der auch etwaige gesundheitliche Gefährdungen nicht ausgeschlossen werden können, lässt sich nach höchstrichterlicher Rechtsprechung zwar nicht exakt in allen Fallgestaltungen an einem bestimmten Geräuschpegel ausdrücken, jedoch wurde z. B. durch den Bundesgerichtshof diese Schwelle bei einem Lärmwert von 69/64 dB(A) tags/nachts in einem Wohngebiet jedenfalls wegen des Nachtwerts als überschritten angesehen (BGH, Urteil vom 06.02.1986, BayVBl. 1986, 537) bzw. ebenso bei einem Wert von 70/60 dB(A) tags/nachts in einem Wohngebiet (BGH, Urteil vom 17.04.1986, DVBl. 1986, 998) und bei einem Wert von 72/62 dB(A) tags/nachts in einem Mischgebiet (u. a. BGH, Urteil vom 10.12.1987, NJW 1988, 900). Zwischenzeitlich wurde auch den in den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) festgelegten Grenzwerten für die Lärmsanierung Orientierungsfunktion für die Feststellung unzumutbarer Lärmbelastung zugesprochen (OVG Lüneburg, Urteil vom 21.05.1997, UPR 1998, 40). Diese Werte betragen gem. dem Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25.06.2010, Az. StB 13/7144.2/01/1206434, derzeit:

| <b>Nutzungen</b>  | <b>Tag/Nacht</b>  |
|---|-------------------|
| an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten | 67 dB(A)/57 dB(A) |
| in Kern-, Dorf- und Mischgebieten   | 69 dB(A)/59 dB(A) |
| in Gewerbegebieten  | 72 dB(A)/62 dB(A) |

Unter Beachtung dieser rechtlichen Vorgaben lassen sich die dauerhaften Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß § 12 UVPG bezüglich der künftigen Lärmsituation wie folgt bewerten:

- a) Mittlere Beeinträchtigung:
  - Überschreitung der Orientierungswerte nach DIN 18005 (Nachtwerte)
- b) Hohe Beeinträchtigung:
  - Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV
- c) Sehr hohe Beeinträchtigung:
  - Überschreitung der Taggrenzwerte im Außenwohnbereich
  - Überschreitung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle

Die Bewertung der Lärmauswirkungen des plangegegenständlichen Vorhabens stellt sich demnach wie folgt dar:

In den Wohngebieten „Schelbuck“, „Greinerstraße – Mutschachweg“, „Am Galgenberg“ und „Grillenbuck“ wird an etlichen Anwesen in Randlage zur Ortsumgehung der nächtliche Orientierungswert der DIN 18005 für reine Wohngebiete überschritten, im Wohngebiet „Schelbuck“ sogar teilweise um bis zu 6 dB(A). Im Wohngebiet „Grillenbuck“ wird der Orientierungswert an der randlichen Bebauung um 4 dB(A) überschritten. In den Wohngebieten „Greinerstraße – Mutschachweg“ und „Am Galgenberg“ beträgt die Überschreitung des Orientierungswerts max. 2 dB(A). In

Anbetracht der konkreten Nutzungsstruktur der Wohngebiete zieht die Planfeststellungsbehörde hier die strengen Orientierungswerte für reine Wohngebiete heran, auch wenn die genannten Gebiete teilweise „nur“ als allgemeine Wohngebiete ausgewiesen sind. Die für (allgemeine und reine) Wohngebiete maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden in den genannten Wohngebieten dagegen durchweg nicht überschritten. In dieser Hinsicht ist daher von mittleren Beeinträchtigungen auszugehen.

In Bezug auf die verstreut im Außenbereich liegenden Weiler bzw. Einzelgehöfte ergibt sich ein uneinheitliches Bild. Während an den Anwesen der „Wilhelmshöhe“, am Gehöft nahe des Regenrückhaltebeckens „Kobeltsmühle“, an den Anwesen von Mögelins-Schlößlein, in Weiherhaus und Weißhaus sowie den Anwesen der „Hammermühle“ der für Dorf- und Mischgebiete einschlägige nächtliche Orientierungswert der DIN 18005 nicht überschritten wird, ist an der „Ölmühle“ eine Überschreitung um bis zu 3 dB(A) festzustellen. Die für Dorf- und Mischgebiete maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV werden aber nicht überschritten. Insofern ist ebenso eine mittlere Beeinträchtigung in Rechnung zu stellen.

Am der Ortsumgehung zugewandten südwestlichen Rand des Campingplatzes nördlich des Regenrückhaltebeckens „Kobeltsmühle“ wird der für allgemeine Wohngebiete und Campingplatzgebiete heranzuziehende nächtliche Orientierungswert knapp überschritten (1 dB(A)), am südöstlichen Rand hingegen wird er bei weitem nicht erreicht. Die Grenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete werden dabei nicht überschritten. Wegen der Überschreitung des genannten Orientierungswerts geht die Planfeststellungsbehörde auch insoweit von einer mittleren Beeinträchtigung aus.

Die Sport- bzw. Freizeitanlagen östlich von Dinkelsbühl, die sich in der Nähe der Ortsumgehungstrasse befinden, werden nach ihrer Bestimmung nur tagsüber von Menschen genutzt. Die Lärmbelastung tagsüber verbleibt deutlich unterhalb des nach der 16. BImSchV insoweit heranzuziehenden Werts von 64 dB(A).

Im Bereich der gemischten Bebauung am Ostrand von Dinkelsbühl unmittelbar südlich der Karlsbader Straße wird der für Dorf- und Mischgebiete geltende Orientierungswert deutlich unterschritten. An denjenigen Gebäuden im Umfeld der Ortsumgehungstrasse, die sich innerhalb von Gewerbegebieten bzw. gewerblich genutzten Sondergebieten befinden, wird der für Gewerbegebiete maßgebliche nächtliche Orientierungswert der DIN 18005 ebenso bei weitem nicht erreicht. Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden hier mit erheblichem Abstand verfehlt.

Die genaue Lage der betroffenen Immissionsorte ergibt sich aus Unterlage 11.2T. Die für jedes Stockwerk der untersuchten Immissionsorte berechneten Beurteilungspegel sind aus der Unterlage 11.1T zu ersehen.

Neben der soeben dargestellten Immissionssituation im unmittelbaren Umfeld der Ortsumgehung ist zudem die starke Verkehrslärmentlastung für die Ortsdurchfahrt von Dinkelsbühl, aus der der Durchgangsverkehr herausverlagert wird, sowie die Entlastung verschiedener Straßenzüge innerhalb von Dinkelsbühl, insbesondere im östlichen Stadtgebiet, zu berücksichtigen, auch wenn diese – etwa im Bereich der Breslauer Straße, der Karlsbader Straße, der Mögelinstraße sowie der Wörnitzstraße, der Straßen „Am Brühl“ und „Südring“ als auch im Bereich des Weinmarkts – als gering anzusehen sind. Lediglich auf der Bechhofener Straße/St 2220 sowie einem Teilabschnitt der Wassertrüdingen Straße fällt die Entlastung mit bis zu 4.300 Kfz/24 h bzw. etwa 1.400 Kfz/24 h vergleichsweise stark aus.

Auf der anderen Seite kommt es neben der flächigen Verlärmung von Bereichen am Stadtrand bzw. nordöstlich/östlich/südöstlich von Dinkelsbühl, die sich in der

bereits zuvor im Einzelnen beschriebenen Lärmbelastung verschiedener Gebiete bzw. Siedlungsflächen im Umfeld der Ortsumgehungsstrasse manifestiert, durch die Ortsumgehungsstrasse zu einer – wenn auch im Verhältnis geringen – zusätzlichen Verkehrsbelastung auf den an die Ortsumgehungsstrasse anschließenden Streckenabschnitten der B 25, wodurch die hier liegenden Ortsdurchfahrten in insgesamt geringem Maß – insbesondere südlich von Dinkelsbühl – zusätzlich belastet werden. Ebenso wird die St 2220 östlich der Ortsumgehungsstrasse um mehr als 1.000 Kfz/24 h stärker belastet, wobei allerdings hier zu berücksichtigen ist, dass sich diese zusätzliche Belastung bis zum Erreichen der nächsten Ortsdurchfahrt weitgehend im Straßennetz verteilen wird. Innerhalb von Dinkelsbühl steigert sich die Verkehrsbelastung in einem Abschnitt der Rudolf-Schmidt-Straße um etwa 1.100 Kfz/24 h. Dies ist Folge der mit der Ortsumgehungsstrasse verbundenen Verkehrsverlagerungen innerhalb von Dinkelsbühl. Die Rudolf-Schmidt-Straße ist im betreffenden Bereich allerdings praktisch ausschließlich gewerblich geprägt und dementsprechend vergleichsweise wenig empfindlich gegenüber zusätzlichen Lärmimmissionen. Im Nordwesten von Dinkelsbühl kommt es auf einem parallel zur Wörnitz verlaufenden Straßenzug zu einer gewissen zusätzlichen verkehrlichen Belastung. Diese ist beim Vergleich der Verkehrszahlen für den Fall, dass auf den Bau der Ortsumgehungsstrasse verzichtet wird, und den für den Planfall prognostizierten Verkehrszahlen aber als überschaubar anzusehen. In Bezug auf die zusätzlich entstehenden Belastungen im Bereich von Gersbronn ist zu konstatieren, dass diese auf Grund der in absoluten Zahlen in Zukunft immer noch sehr geringen Verkehrsbelastung keine massiven Beeinträchtigungen befürchten lassen, auch wenn durch die deutliche Steigerung der Verkehrsmenge die Verkehrslärmbelastung hier entsprechend ansteigt. Für die westlich von Dinkelsbühl im Zuge der St 2218 liegenden Ortsdurchfahrten gilt wiederum, dass hier nur eine überschaubare zusätzliche Belastung in der Größenordnung von max. 300 Kfz/24 h entsteht. Die übrigen Streckenabschnitte, auf denen durch die Ortsumgehungsstrasse zusätzliche Verkehrsbelastung entstehen (St 2218 zwischen der Einmündung der AN 45 und der B 25, AN 45 zwischen Einmündung in die St 2218 und dem Zusammentreffen mit der St 2220) liegen abseits bebauter Bereiche und haben daher keine Auswirkungen auf die Lärmsituation in den umliegenden Siedlungsflächen.

Während der Bauzeit kommt es dadurch, dass bestimmte Abschnitte vorhandener Straßen für die Bauabwicklung vorübergehend gesperrt werden müssen und der dortige Verkehr umgeleitet werden muss, zu temporären Beeinträchtigungen entlang der Umleitungsstrecken. Dies betrifft vor allem die Augsburger Straße und die Wassertrüdingener Straße in Dinkelsbühl. Durch diese Straßenzüge muss für einen gewissen Zeitraum der Verkehr der Relation Nördlingen - Wassertrüdingen geführt werden, der derzeit die St 2218 zwischen der Einmündung der Wassertrüdingener Straße und dem Kreisverkehr im Zuge der B 25 befährt. Dieser Straßenabschnitt, der in die Ortsumgehungsstrasse einbezogen wird, soll nach der Planung zur zügigen Verbreiterung der Staatsstraßenstrasse zeitweilig voll gesperrt werden. Dadurch, dass die Sperrung erst dann erfolgt, wenn der zwischen dem Kreisverkehr am Baubeginn und dem Kreisverkehr südöstlich von Dinkelsbühl neu zu bauende Abschnitt der Ortsumgehungsstrasse in Betrieb genommen wurde, kann zwar der betroffene Verkehr zu einem erheblichen Teil dann schon auf den fertiggestellten Teil der Ortsumgehungsstrasse ausweichen. Für die genannte Fahrbeziehung wird jedoch eine Umleitung durch Dinkelsbühl notwendig werden. Dies führt vorübergehend zu gewissen zusätzlichen Beeinträchtigungen der Wohnbebauung im Umfeld der Wassertrüdingener Straße. Die insoweit entstehenden Beeinträchtigungen bleiben aber auf einen überschaubaren Zeitraum beschränkt. Auch die GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen muss während der Bauabwicklung abschnittsweise gesperrt werden, um die Einmündung der Straße in die Ortsumgehungsstrasse erstellen zu können. Während dieser Zeit werden kleinräumige Umleitungen des Verkehrs notwendig; auch hierdurch kann es zeitweise zu zusätzlichen Lärmbeeinträchtigungen im Bereich der Umleitungsstrecken kommen, welche allerdings bebauter Gebiete wohl

nur am Rande berühren werden. Letzteres gilt auch bzgl. der zeitweise notwendigen Sperrung der St 2220 im Kreuzungsbereich mit der Ortsumgehung. Hier wird eine großräumige Umleitung des Verkehrs notwendig werden, deren genaue Führung noch nicht feststeht. Dass hierdurch massiv zusätzlicher Verkehr durch Ortschaften geführt wird, die bislang noch von weitgehend von Durchgangsverkehr verschont sind, ist aber derzeit nicht zu erkennen.

Insgesamt misst die Planfeststellungsbehörde den Lärmauswirkungen des Vorhabens nach alldem ein hohes Gewicht zu. Den Auswirkungen auf die im Umfeld der Ortsumgehungstrasse liegenden Siedlungsflächen allein kommt insgesamt (schon) eine mittlere Beeinträchtigungsqualität zu. Zusätzlich sind die zuvor dargelegten mittelbaren Auswirkungen der Ortsumgehung auf die Straßen im sie umgebenden Netz zu berücksichtigen; hier kommt es durch Verkehrsverlagerungen sowohl zu Entlastungs- als auch zu Belastungseffekten. Die belastenden Effekte treffen dabei neben gewerblich geprägten Straßenzügen auch Straßenabschnitte, in deren Umfeld sich in nicht unerheblichem Ausmaß auch Wohnanwesen befinden. Im Bereich von Gersbronn findet im Hinblick auf die ohne Ortsumgehung zu erwartende Verkehrsbelastung mengenmäßig eine deutliche Steigerung gegenüber dem Fall statt, dass auf die Ortsumgehung verzichtet wird. In der Bauphase kommt es durch zeitweise Vollsperrungen von Straßenabschnitten zu Verkehrsverlagerungen, die zu einem Teil auch die Dinkelsbühler Ortslage betreffen und dort zu temporären zusätzlichen Belastungen führen. Die Zeiträume der bauzeitlichen Verkehrsumleitungen sind dabei von überschaubarem zeitlichem Ausmaß. In der Gesamtschau mit den von der Umgehungstrasse unmittelbar ausgehenden Wirkungen würde eine Bewertung der gesamten Lärmauswirkungen des Vorhabens als nur mittlere Beeinträchtigung den vorgenannten Aspekten aber nicht gerecht. Bei summierender Betrachtung sowohl der unmittelbaren als auch der mittelbaren (dauerhaften und vorübergehenden) Auswirkungen der Ortsumgehung hält die Planfeststellungsbehörde deshalb eine Gesamtbewertung als hohe Beeinträchtigung für gerechtfertigt.

#### Luftschadstoffe

Für den Bereich der Luftschadstoffe ist in Anwendung des § 50 BImSchG davon auszugehen, dass die Auswirkungen insbesondere dann als hoch bzw. sehr hoch anzusehen sind, soweit gesundheitliche Gefahren zu befürchten sind, d. h., wenn die lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV überschritten werden. Bei der Bewertung dieser Auswirkungen wird weiter dahingehend differenziert, ob Menschen in solchen Bereichen, in denen die Grenzwerte der 39. BImSchV dauerhaft überschritten werden, ihren regelmäßigen Aufenthaltsort (Arbeits- und/oder Wohnort) haben, oder ob sie sich innerhalb dieser Bereiche in der Regel nur vorübergehend aufhalten. Bei dauerhaftem Aufenthalt innerhalb solcher Bereiche werden die Auswirkungen auf den Menschen als sehr hoch gewertet, bei vorübergehendem Aufenthalt als hoch bis mittel. Schadstoffhöhungen unterhalb der Grenzwerte sind bei dauerndem Aufenthalt als mittel einzustufen (vgl. § 50 Satz 2 BImSchG).

Aus Unterlage 11.3 der festgestellten Planunterlagen ergibt sich, dass die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV bereits am dem am nächsten zur Ortsumgehung liegenden Anwesen Schelbuckring 30 nicht bzw. nicht über das zulässige Maß hinaus überschritten werden. Der Jahresmittelwert für Partikel  $PM_{10}$  liegt im Prognosejahr 2030 nur bei knapp  $21 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (51 % des einschlägigen Grenzwertes), für Partikel  $PM_{2,5}$  bei rund  $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (60 % des einschlägigen Grenzwertes) und für  $\text{NO}_2$  bei  $17 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (43 % des einschlägigen Grenzwertes). Es ist außerdem nur mit 17 Überschreitungen im Kalenderjahr des über den Tag gemittelten Immissionsgrenzwerts für Partikel  $PM_{10}$  von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  sowie mit einer einzelnen Überschreitung des über eine volle Stunde gemittelten Immissionsgrenzwerts für  $\text{NO}_2$

von 200 µg/m<sup>3</sup> im Kalenderjahr zu rechnen. Zulässig wären hier nach der 39. BImSchV 35 bzw. 18 Überschreitungen im Kalenderjahr. Im Hinblick darauf darf davon ausgegangen werden, dass auch in allen anderen Siedlungsbereichen im Umfeld der Ortsumgehungstrasse, d. h. in den Bereichen, in denen sich Menschen dauerhaft aufhalten, keine unzulässigen Grenzwertüberschreitungen auftreten. Mit Blick auf die deutliche Unterschreitung der maßgeblichen lufthygienischen Grenzwerte bereits an dem zuvor genannten, exponiert zur Ortsumgehung liegenden Anwesen kann auch hinreichend sicher ausgeschlossen werden, dass diese Grenzwerte in für einen vorüber gehenden Aufenthalt von Menschen bestimmten Flächen in der Umgebung der Ortsumgehungstrasse in unzulässigem Ausmaß überschritten werden, zumal auf Höhe derartiger Flächen (Sport- und Reitanlagen, Kleingärten) die für die Ortsumgehung prognostizierte Verkehrsbelastung um gut 20 % geringer ist (bei ganz ähnlicher absoluter Belastung mit Schwerverkehr) als bei der Abschätzung bzgl. des schon genannten Anwesens zu Grunde gelegt wurde.

Auf Grund dessen sind die Beeinträchtigungen durch vom Verkehr auf der Ortsumgehung emittierte Luftschadstoffe als nur von mittlerer Schwere zu betrachten.

Die im Umfeld des die Ortsumgehung umgebenden Straßennetzes durch sie bzgl. der Luftschadstoffbelastung hervorgerufenen Änderungen sind gegenüber dem Fall, dass auf einen Bau der Ortsumgehung verzichtet wird, wegen der vergleichsweise geringen zahlenmäßigen Veränderungen sowie der konkreten Reichweite der durch die Ortsumgehung bedingten Verkehrsverlagerungen nur von stark untergeordnetem Beeinträchtigungsgrad bzw. wirken sich gar nicht merklich nachteilig auf Siedlungsflächen aus. Im Ergebnis gilt gleiches für die während der Bauzeit durch Verkehrsverlagerungen eintretenden Belastungen; sie treten nur während eines überschaubaren Zeitraums auf und wirken voraussichtlich vorwiegend außerhalb bebauter Gebiete.

Insgesamt sind die mit dem Bau der Ortsumgehung für die Lufthygiene verbundenen Auswirkungen deshalb (auch) als mittel zu bewerten.

#### 2.2.1.2 Teilbereich Erholung

Für die Bewertung der Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch durch das Vorhaben infolge von Lärm- und Schadstoffemissionen im Freizeit- und Erholungsbereich ist in Anlehnung an die soeben aufgeführten Bewertungskriterien Folgendes festzustellen:

Im Bereich des Streckenabschnitts, in dem die Ortsumgehung auf der schon vorhandenen Trasse der St 2218 geführt wird, sind die umgebenden Flächen bereits jetzt starken Lärm- und Schadstoffimmissionen ausgesetzt und deshalb für eine Erholungsnutzung wenig attraktiv. Infolge des Baus der Ortsumgehung erhöht sich hier die Verkehrsbelastung in gewissem Ausmaß, wodurch die Eignung für Erholungszwecke nochmals etwas abnimmt und sich der betroffene Bereich räumlich nochmals etwas ausweitet. Der restliche Teil der Ortsumgehungstrasse verläuft abseits bereits vorhandener Straßenstrecken und führt zu einer Belastung bislang größtenteils wenig bzw. mäßig durch menschliche Tätigkeiten vorbelasteter Landschaftsteile. Davon betroffen sind insbesondere das Umfeld des Regenrückhaltebeckens „Kobeltsmühle“ sowie des „Mutschachwaldes“ samt der dort liegenden Einrichtungen. Die Ortsumgehungstrasse bewirkt dabei eine deutliche Beeinträchtigung der trassennahen Freiräume durch verkehrsbedingte Immissionen unterschiedlicher Art. Die davon betroffenen Areale werden dadurch für Erholungsaktivitäten, je nach Entfernung von der Ortsumgehungstrasse, mehr oder weniger stark in ihrer Attraktivität beeinträchtigt, auch Sportanlagen sind hiervon betroffen. In unmittelbarer Nähe der Trasse gelegene Bereiche, in denen sich

die Immissionsbelastung den in Unterlage 11.1T errechneten Emissionspegeln der Ortsumgehung von bis zu 67 dB(A) am Tag und 61 dB(A) in der Nacht annähert, und die nicht durch natürliche Geländeerhebungen, Wallschüttungen, Böschungen oder dgl. von der Ortsumgehungstrasse abgeschirmt werden, werden von den Erholungssuchenden zukünftig praktisch vollständig gemieden werden.

Dies betrifft teilweise auch Randbereiche des „Mutschachwaldes“. Angesichts der Größe des Waldbestandes und der demgegenüber nahezu verschwindend geringen Fläche, die wahrnehmbar von den straßenbedingten Immissionen betroffen ist, ist nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde aber ein mehr als vernachlässigbarer negativer Einfluss auf die Eignung des Waldes für Erholungs- und Freizeitaktivitäten insgesamt nicht anzunehmen. Einer Beurteilung nach den Regularien der Sportanlagenlärmschutzverordnung (18. BImSchV), wie dies im Anhörungsverfahren verlangt wurde, ist dieser Einfluss nicht zugänglich; die 18. BImSchV trifft Regelungen bzgl. der von Sportanlagen ausgehenden Geräuschimmissionen, hinsichtlich auf diese Anlagen einwirkende Immissionen enthält sie keinerlei Vorgaben.

Zwischen der Ortsumgehungstrasse und dem als Badesee genutzten Regenrückhaltebecken „Kobeltsmühle“ ist eine knapp 300 m lange Erdmengendeponie vorgesehen, die 2 - 3 m über die Fahrbahn der Ortsumgehung aufragt, und das Becken zumindest in gewissem Ausmaß gegen die vom Verkehr auf der Ortsumgehung herrührenden Immissionen sowie optische Störeffekte abschirmt. Nach dem Ende der Deponie verläuft die Ortsumgehungstrasse eine längere Strecke in einem Geländeeinschnitt und entfernt sich dabei in südöstlicher bzw. südlicher Richtung vom Becken. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde werden sich die dennoch auf das Becken bzw. dessen Nutzung zu Erholungszwecken ergebenden Auswirkungen der Ortsumgehung in gewissem Ausmaß nachteilig auf dessen Attraktivität auswirken, jedoch insgesamt bei weitem nicht in einem solchen Ausmaß, dass das Becken für Erholungs- und Freizeitaktivitäten überhaupt nicht mehr in Frage käme.

Durch den Bau der Ortsumgehung werden verschiedene Wegeverbindungen dauerhaft oder zumindest während der Bauzeit durchtrennt bzw. unterbrochen. Die bauzeitlichen Unterbrechungen sind jedoch nur vorübergehender Natur, die betroffenen Wegebeziehungen werden zudem auch nicht allesamt gleichzeitig unbenutzbar, so dass die entsprechenden Wegebeziehungen, wenn auch mit gewissen Umwegen für die Wegennutzer, auch in der Bauphase bedient werden. Nach der baulichen Umsetzung der Planung werden mit Hilfe der vorgesehenen Anpassungen und Ergänzungen des vorhandenen Wegenetzes die derzeit vorzufindenden Wegebeziehungen allesamt wieder bedient.

Die genannten Aspekte des Vorhabens im Teilbereich Erholung sind nur Teilaspekte der insgesamt zu bewertenden Erholungseignung des in Betracht kommenden Raumes nach Verwirklichung des Vorhabens. Hierzu ist jedoch eine umfassendere Gesamtbewertung der Beeinträchtigung der Landschaftsräume notwendig. Diesbzgl. wird auf den unten stehenden Gliederungspunkt C. 2.2.6 verwiesen. Da gerade der Bereich Freizeit- und Erholungseignung sehr verschiedene Aspekte zum Inhalt hat, erscheint eine Saldierung hier nicht möglich. Insgesamt werden jedoch alle Teilaspekte in die Abwägung eingestellt.

## **2.2.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen**

Der Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen werden folgende umweltbezogene Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze sowie sonstiger fachbezogener Unterlagen zu Grunde gelegt:

- § 14 ff. BNatSchG: Eingriffe in Natur und Landschaft
- § 20 ff. BNatSchG: Schutzgebiete
- § 31 ff. BNatSchG: FFH-Gebiete und Europäische Vogelschutzgebiete
- § 30 BNatSchG, Art. 23 BayNatSchG: Schutz bestimmter Biotope
- § 39 Abs. 5 BNatSchG, Art. 16 BayNatSchG: Schutz der Lebensstätten
- § 44 BNatSchG: Artenschutzrechtliche Verbote
- § 9 BWaldG und Art. 9 BayWaldG: Erhaltung des Waldes
- "Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und Art. 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" der Bayerischen Staatsministerien des Innern sowie für Landesentwicklung und Umweltfragen
- Biotopkartierung Bayern sowie sonstige Kartierungen schützenswerter Biotope (ASK)
- Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP)
- Rote Listen gefährdeter Tiere und Pflanzen in Deutschland und Bayern
- Bundesartenschutzverordnung

Auf der Grundlage dieser Vorschriften und Unterlagen werden die erheblichen und/oder nachhaltigen Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen bestimmt und hinsichtlich ihres Ausmaßes eingeordnet. Den Begriffen der dreistufigen Bewertungsskala werden dabei im Wesentlichen folgende Umweltauswirkungen zugeordnet:

a) Sehr hoch

- Überbauung und Beeinträchtigung von naturnahen Laubwaldbiotopen
- Lebensraumverlust sowie Zerschneidung oder Isolierung von Lebensräumen gefährdeter oder seltener Tier- und Pflanzenarten
- Verlust wertvoller Biotopstrukturen
- Funktionsbeeinträchtigung überregional bzw. regional bedeutsamer Vernetzungssachsen
- Erhebliche Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten und Europäischen Vogelschutzgebieten
- Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände

b) Hoch

- Überbauung und Versiegelung von sonstigen Biotopstrukturen
- Überbauung und Beeinträchtigung von Waldbiotopen und Waldrändern
- Zerschneidung und Beeinträchtigung von Biotopverbundsystemen und Lebensraumbeziehungen
- Überbauung und Beeinträchtigung ökologisch wertvoller landwirtschaftlicher Nutzflächen

c) Mittel

- Beeinträchtigung von sonstigen Wald- und Gehölzstrukturen
- Beeinträchtigung von sonstigen Biotopstrukturen
- Versiegelung land- und forstwirtschaftlicher Nutzflächen

Danach sind durch das Vorhaben in mehrfacher Hinsicht sehr hohe Beeinträchtigungen zu erwarten. Es werden Habitatstrukturen von besonders bzw. streng geschützten Tierarten bei der Herstellung des neuen Straßenkörpers sowie der Knotenpunkte mit an die Ortsumgehung anschließenden Straßen überbaut. Davon betroffen sind u. a. Wohn- und Zufluchtsstätten des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings. Daneben gehen mehrere Reviere der Feldlerche sowie Brutplätze der Dorngrasmücke und der Wiesenschafstelze infolge des Baus der Ortsumgehung verloren, ebenso zwei mögliche Reviere des Rebhuhns. Außerdem werden Teile der Landlebensräume verschiedener Amphibienarten überbaut, u. a. auch der Knoblauchkröte und des Laubfroschs. Durch den konkreten Verlauf der Ortsumgehungstrasse werden darüber hinaus die betroffenen Landlebensräume auf längerer Strecke zerschnitten und Teile dieser Lebensräume von den Fortpflanzungsgewässern getrennt. Zu berücksichtigen ist dabei allerdings, dass die dadurch entstehenden Beeinträchtigungen in erheblichem Maß durch die abschnittsweise eingeplanten Amphibienleiteinrichtungen mit Durchlässen verringert und die bestehenden funktionalen Beziehungen aufrechterhalten werden. Nichtsdestotrotz werden die bestehenden Funktionsbeziehungen aber in Mitleidenschaft gezogen, da der Straßenkörper dennoch eine zusätzliche, derzeit noch nicht vorhandene Barriere darstellt. Für die Zauneidechse geeignete Lebensraumstrukturen werden mit der Ortsumgehung teilweise ebenso überbaut. Durch den im Rahmen der Bauabwicklung unvermeidlichen Eingriff in die Allee am „Mutschachweg“ müssen in gewissem Umfang auch Bäume mit potentiellen Höhlenquartieren für Fledermäuse und bestimmte Vogelarten beseitigt werden. Wegen der zuvor beschriebenen Auswirkungen des Vorhabens werden in Bezug auf die Knoblauchkröte sowie den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling außerdem artenschutzrechtliche Verbotstatbestände (Zerstörungsverbot/Tötungsverbot) erfüllt (siehe dazu im Einzelnen unter C. 3.3.6.2.2).

Darüber hinaus führt das Vorhaben auch unter verschiedenen Blickwinkeln zu hohen Beeinträchtigungen im Sinn der oben aufgeführten Begriffsbestimmung. Durch den Bau der Ortsumgehung kommt es mit der Versiegelung und Überbauung von artenreichen Mähwiesen im Umfang von mehr als 1 ha zu einer Beanspruchung von ökologisch wertvollen landwirtschaftlichen Nutzflächen. Ältere Bäume im Bereich einer Allee werden auf einer Fläche von etwa 0,11 ha beseitigt, 0,001 ha eines Waldsaums werden überbaut; insoweit sind gesetzlich bzw. verordnungsrechtlich nicht geschützte Biotopstrukturen betroffen, teilweise im Waldrandbereich. Die von den Biotopflächen verbleibenden Flächen entlang der neuen Straßenränder werden durch die Emissionen des Straßenverkehrs in ihrer Lebensraumeignung bzw. ihrem ökologischen Potential bis zu einer gewissen Entfernung ebenso zusätzlich beeinträchtigt und in ihrer Wertigkeit gemindert. Hiervon betroffen sind in etwa 1,1 ha artenreiche Mähwiesen, rund 0,3 ha Waldsaumstrukturen sowie 0,004 ha des Alleebestandes am „Mutschachweg“. Die im Untersuchungsgebiet am stärksten frequentierte Flugroute von Fledermäusen zwischen dem Siedlungsbereich von Dinkelsbühl und dem „Mutschachwald“ wird infolge des Baus der Ortsumgehung zumindest temporär tangiert, entlang des „Mutschachwaldes“ verläuft die Ortsumgehung in unmittelbarer Parallellage zu einer Fledermausflugroute. Zusätzlich führt die Ortsumgehungstrasse wegen ihres Verlaufs zur Zerschneidung von mannigfachen Lebensraumbeziehungen über die bereits angesprochene Durchschneidung von Lebensräumen besonders bzw. streng geschützter Tierarten hinaus, etwa für bodengebundene Tierarten wie z. B. Kleinsäuger und Reptilien, die naturschutzrechtlich nicht geschützt sind, und erzeugt auch insoweit Beeinträchtigungen. Auch in dieser Hinsicht wird eine bislang nicht bestehende künstliche Barriere geschaffen, durch die auch bei Berücksichtigung verschiedener vorgesehener Maßnahmen zur Aufrechterhaltung von Funktionsbeziehungen dennoch Einschränkungen für die betroffenen Arten verbleiben.

Diese Einschränkungen werden zudem durch die vom Straßenverkehr ausgehenden Immissionen und sonstigen Störwirkungen noch verstärkt.

Mittlere Beeinträchtigungen im Sinne der weiter oben aufgeführten Begriffsbestimmung entstehen infolge der Ortsumgehung durch die Versiegelung landwirtschaftlicher Nutzflächen in einem Umfang von in etwa 4 ha. Die bauzeitlich eintretenden Beeinträchtigungen für das Schutzgut Tiere und Pflanzen, u. a. auch die bauzeitlich notwendigen Eingriffe in die der Ortsumgehung benachbarten Areale, werden auf Grund ihrer begrenzten Dauer sowie der Renaturierung der Flächen nach Abschluss der Bauarbeiten ebenso als mittlere Beeinträchtigung eingestuft. Insoweit ist insbesondere der Waldsaumbereich des „Mutschachwaldes“ im Umfang von ca. 0,001 ha von einer zeitweiligen Inanspruchnahme betroffen.

Bei den vorstehend vorgenommenen Bewertungen ist allerdings zu berücksichtigen, dass diese teilweise noch ohne Einbeziehung der plangegegenständlichen landschaftspflegerischen Maßnahmen, insbesondere der Kompensationsmaßnahmen (vgl. dazu die textlichen Beschreibungen unter C. 2.1.5 und C 3.3.6.4.9) erfolgt ist. Mit den planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen kann im Hinblick auf die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in den Naturhaushalt entsprechend den „Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben“ letztlich eine volle funktionelle Kompensation erreicht werden. Die Eingriffe sind nach den Maßgaben der genannten Grundsätze allesamt ausgleichbar und werden im Zuge der landschaftspflegerischen Maßnahmen auch ausgeglichen. Da bei der Darstellung der Umweltauswirkungen auch die Maßnahmen einzubeziehen sind, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen bzw. ersetzt werden (§ 11 Satz 1 UVPG), und diese Darstellung Grundlage der Bewertung ist (§ 12 UVPG), geht obige Bewertung zugunsten der Umwelt von einer schlechteren Bewertungslage aus, als sie sich nach Realisierung der landschaftspflegerischen Maßnahmen darstellen wird. Infolge dessen ließe sich unter Einbeziehung aller vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen teilweise sogar eine positivere Bewertung rechtfertigen. Nichtsdestotrotz werden hier die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen und Tiere auf Grund insgesamt als sehr hoch angesehen.

Ergänzend wird im Hinblick auf die Bewertung der Versiegelung auf die nachfolgenden Ausführungen zum Schutzgut Boden unter C 2.2.3 verwiesen.

### **2.2.3 Schutzgut Boden**

Die Bewertung der unter C 2.1.4.3 dieses Beschlusses aufgezeigten zu erwartenden Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf das Schutzgut Boden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung hat sich primär an den Bestimmungen des BBodSchG und der BBodSchV zu orientieren.

Zweck der bodenschutzrechtlichen Vorschriften ist es u. a., schädliche Bodenveränderungen abzuwehren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen (vgl. § 1 Satz 2 BBodSchG). Zur Abwehr vermuteter oder bereits eingetretener schädlicher Bodenveränderungen, die auf stoffliche Belastungen zurückzuführen sind, legt die BBodSchV Prüf- und Maßnahmenwerte (§ 8 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 BBodSchG) und zur Vorsorge gegen das (mittel- bis langfristige) Entstehen schädlicher Bodenveränderungen Vorsorgewerte (vgl. § 8 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG) fest.

Schädliche Bodenveränderungen sind Beeinträchtigungen der in § 2 Abs. 2 BBodSchG genannten Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Beeinträchtigungen für den Einzelnen oder die Allge-

meinheit hervorzurufen (§ 2 Abs. 3 BBodSchG). Dabei ist hervorzuheben, dass der Zweck des BBodSchG sich keineswegs nur auf den Schutz der natürlichen Funktionen des Bodens erstreckt. Neben diesen ökologischen Funktionen werden vielmehr auch die Funktionen des Bodens als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sowie die Nutzungsfunktionen mit einbezogen (vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 2 und 3 BBodSchG). Als geschützte Nutzungsfunktion wird hierbei in § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG ausdrücklich auch die Funktion als Standort "für Verkehr" genannt.

Um die Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden gemäß § 12 UVPG bewerten zu können, werden die natürlichen Funktionen, d. h. Speicher- und Filterfunktionen vorhandener Bodentypen und Bodenarten, ebenso betrachtet wie die Beeinträchtigung der Funktionen als Lebensgrundlage und Lebensraum. Darüber hinaus werden auch die Auswirkungen der Maßnahme für die Nutzungsfunktion des Bodens als Grundlage für die land- und forstwirtschaftliche Produktion in die Betrachtung einbezogen.

Hinsichtlich der Bewertung der Eingriffsintensität ist festzustellen, dass die Beeinträchtigung der Speicher- und Filterfunktion durch Versiegelung und Überbauung bei allen hier vorkommenden Bodentypen (Ton-, Lehm- und Sandböden unterschiedlicher Art und Zusammensetzung) erheblich ist, da diese Funktionen nach Durchführung der Maßnahme zumindest innerhalb des Trassenbereiches nicht mehr wahrgenommen werden können. Die Versiegelung stellt sich auch im Übrigen als gravierendste Auswirkung auf das Schutzgut Boden dar, da der versiegelte Boden einerseits seine natürlichen Funktionen (§ 2 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG), insbesondere als Lebensraum und -grundlage für Pflanzen und Tiere einbüßt, andererseits auch nicht mehr als Fläche für Siedlung und Erholung, Land- und Forstwirtschaft oder andere Infrastrukturmaßnahmen zur Verfügung steht (vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 3 BBodSchG). Aufgrund dessen und der damit verbundenen Wechselwirkungen, insbesondere im Hinblick auf das Schutzgut Wasser (geringere Grundwasserneubildung, beschleunigter Abfluss des Oberflächenwassers) ist die mit der Baumaßnahme verbundene Flächenneuersiegelung im Umfang von etwa 4,25 ha als sehr hohe Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden zu werten.

Durch die Baumaßnahme erfolgen aber auch Flächenumwandlungen, bei denen davon auszugehen ist, dass die Lebensraumfunktionen zumindest vorübergehend gestört und sich erst allmählich veränderte Lebensraumfunktionen in den Randbereichen neu aufbauen werden. Dabei ist nicht davon auszugehen, dass die Lebensraumfunktionen in allen Bereichen wieder in der bestehenden Form hergestellt werden können. Insbesondere ist bei vorübergehender Flächeninanspruchnahme trotz Rekultivierung nicht auszuschließen, dass die ursprünglichen Bodenfunktionen nicht in vollem Umfang wieder aufleben. Es ist somit unter diesem Gesichtspunkt zumindest von einer hohen Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden auszugehen.

Ferner werden die Lebensraumfunktionen in Trassennähe durch Schadstoffimmissionen beeinflusst, wobei sich erhöhte Schadstoffgehalte nach dem vorliegenden und unter C 2.1.4.3 dieses Beschlusses näher beschriebenen Untersuchungsergebnissen im Wesentlichen auf den unmittelbaren Nahbereich zum Fahrbahnrand (ca. 10 m beiderseits der Fahrbahn) konzentrieren und nach außen hin deutlich abnehmen werden. Innerhalb dieses besonders schadstoffbelasteten Geländestreifens sind die vorhabensbedingten Auswirkungen als hoch zu bewerten, wobei allerdings die abschnittsweise Vorbelastung durch die vorhandene Trasse der St 2218 zu berücksichtigen ist. Da die Kontamination des Bodens mit zunehmender Entfernung vom Fahrbahnrand deutlich abnimmt, sind schadstoffbedingte Auswirkungen auf außerhalb des 10 m- Bereichs liegende Böden als nicht erheblich im Sinne des UVPG anzusehen.

Schließlich sind die Auswirkungen des Vorhabens auf den Bereich der landwirtschaftliche bzw. gärtnerische Produktion zu bewerten, wobei die Eingriffe dann als hoch/sehr hoch anzusehen sind, wenn günstige bzw. sehr günstige Produktionsbedingungen bestehen und in diesen Bereichen Bodenverluste eintreten bzw. ertragsmindernde Schadstoffbelastungen für landwirtschaftliche Betriebsflächen bzw. Gartenflächen bestehen. Da vorliegend die Ertragsfähigkeit der vorhandenen Böden im Hinblick auf die vorwiegend relativ nährstoffarmen Lehm- und Sandböden unterschiedlicher Ausprägung als nur von geringer bis mittlerer Güte einzustufen ist (siehe S. 12 der Unterlage 12.T), und auch den sonst vorkommenden Lehm- und Tonböden, die zur Vernässung neigen, für die Landwirtschaft keine besondere Bedeutung zukommt, ist den vorhabensbedingten Eingriffen in die ackerbaulich bzw. gärtnerisch genutzten Flächen hier mittleres Gewicht zuzumessen.

Hinsichtlich der Schadstoffbelastung wurde bereits ausgeführt, dass sich erhöhte Werte in einem Abstand von etwa bis zu 10 m vom Fahrbahnrand aufgrund bisheriger Erfahrungswerte haben nachweisen lassen. Soweit streckenweise landwirtschaftliche Betriebsflächen, Nutzgärten oder dgl. nach Verwirklichung des Vorhabens in diesem Bereich noch vorhanden sind, wird eine Beeinträchtigung der dortigen Produktion in diesem Bereich für möglich gehalten und als hoch bewertet.

Erhebliche Auswirkungen auf die Nahrung und damit nachteilige Wechselwirkungen auf die Schutzgüter Mensch und Tier sind indes nicht zu erwarten. Die landwirtschaftlichen Nutzflächen, Gärten u. ä. liegen, bedingt durch Böschungs- und Einschnittsflächen sowie teilweise entlang der Trasse verlaufende Wirtschaftswegen zu einem erheblichen Teil außerhalb des genannten 10 m-Bereichs. Soweit in untergeordnetem Umfang noch innerhalb dieses 10 m-Bereiches landwirtschaftliche oder gärtnerische Bodennutzung betrieben werden sollte, wäre der Anteil der dort produzierten Nahrungspflanzen am Nahrungsgemisch der Bevölkerung bzw. der Garteneigentümer zu gering, als dass Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Beeinträchtigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit hervorgerufen werden könnten. Hinzu kommt, dass in der unter C. 2.1.4.3 dieses Beschlusses erwähnten Untersuchungen zufolge der Belastungspfad Tierfutter - tierische Nahrungsmittel - Mensch eine nur untergeordnete Rolle spielt, auf dem Pfad Boden - Pflanze - Tier - Mensch eine Aufnahme von Schadstoffen sogar noch unwahrscheinlicher ist. Schädliche Bodenveränderungen i.S.v. § 2 Abs. 3 BBodSchG sind somit nach derzeitigem Erkenntnisstand insoweit nicht zu erwarten und daher als unerheblich zu bewerten.

#### **2.2.4 Schutzgut Wasser**

Der Bewertung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind die bestehenden Schutzbestimmungen des WHG, des BayWG sowie der hierzu ergangenen Ausführungsbestimmungen zu Grunde zu legen. Insbesondere sind hierbei folgende Bestimmungen zu beachten:

Jedermann ist verpflichtet, bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer verbunden sein können, die nach den Umständen erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um eine nachteilige Veränderung der Gewässereigenschaften zu vermeiden, um eine mit Rücksicht auf den Wasserhaushalt gebotene sparsame Verwendung des Wassers sicherzustellen, um die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts zu erhalten und um eine Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses zu vermeiden (§ 5 Abs. 1 WHG).

Die Zulässigkeit der Einleitung von Abwasser in Gewässer steht unter dem Vorbehalt einer wasserrechtlichen Erlaubnis, die nur erteilt werden darf, wenn die Menge und Schädlichkeit des Abwassers so gering gehalten wird, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik mög-

lich ist, wenn die Einleitung mit den Anforderungen an die Gewässereigenschaften und sonstigen rechtlichen Anforderungen vereinbar ist, und wenn Abwasseranlagen oder sonstige Einrichtungen errichtet und betrieben werden, die erforderlich sind, um die Einhaltung der genannten Anforderungen sicherzustellen (§ 57 Abs. 1 WHG). In diesem Zusammenhang regeln die wasserrechtlichen Bestimmungen, wer zur Abwasserbeseitigung verpflichtet ist (§ 56 WHG i. V. m. Art. 34 BayWG).

Zum besonderen Schutz des Grundwassers darf eine Erlaubnis für das Einbringen und Einleiten von Stoffen in das Grundwasser nur erteilt werden, wenn eine nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit nicht zu besorgen ist (§ 48 Abs. 1 WHG).

Dem besonderen Gewässerschutz dient in diesem Zusammenhang auch die Festsetzung von Wasserschutzgebieten (§ 51 WHG i. V. m. Art. 31 BayWG), in denen im öffentlichen Interesse der Sicherstellung der bestehenden und künftigen öffentlichen Wasserversorgung in bestimmten Bereichen verschiedene Verbote, Beschränkungen, Handlungs- und Duldungspflichten festgelegt werden können (§ 52 WHG).

Bei Ausbaumaßnahmen sind natürliche Rückhalteflächen zu erhalten, das natürliche Abflussverhalten nicht wesentlich zu verändern, naturraumtypische Lebensgemeinschaften zu bewahren und sonstige nachteilige Veränderungen des Zustands des Gewässers zu vermeiden oder, soweit dies nicht möglich ist, auszugleichen (§ 67 Abs. 1 WHG).

Dem Schutz vor Hochwassergefahren dienen insbesondere der Genehmigungsvorbehalt gemäß § 36 WHG i. V. m. Art. 20 BayWG sowie die Regelungen der §§ 78 und 78a WHG i. V. m. Art. 46 BayWG.

Die mit dem Bau der Ortsumgehung Dinkelsbühl verbundenen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind unter Beachtung dieser Prämissen wie folgt zu beurteilen:

#### 2.2.4.1 *Oberflächengewässer*

Die baulichen Anlagen der Ortsumgehung Dinkelsbühl führen im Hochwasserfall zu keinen erkennbaren (zusätzlichen) Beeinträchtigungen bzw. zu keiner Verschärfung der derzeitigen Situation. Der innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebiets der Wörnitz im Bereich der Einleitungsstelle E1 erfolgenden Veränderungen führen allenfalls zu einem vernachlässigbaren Eingriff in den Hochwasserrückhalteraum. Ein nachteiliger Einfluss auf das Abflussgeschehen bei einem Hochwasserereignis ist nicht zu befürchten.

Die Überbauung eines gewöhnlich im Frühjahr/Sommer trockenfallenden Tümpels nördlich der Rudolf-Schmidt-Straße fällt bzgl. des Gewässerhaushalts nicht ins Gewicht, da der Tümpel nicht mit anderen Fließ- oder Stillgewässern verbunden ist. Die damit einhergehenden Beeinträchtigungen werden deshalb als allenfalls mittel bewertet.

Das auf den plangegenständlichen Fahrbahnflächen anfallende belastete Oberflächenwasser wird zum großen Teil gesammelt und über die vorgesehenen Absetz- bzw. Regenrückhaltebecken den Vorflutern zugeleitet. Mit diesen Vorreinigungseinrichtungen und nicht zuletzt auf Grund der Selbstreinigungskraft der Vorfluter wird der Gefahr einer Verschmutzung wirksam vorgebeugt. Die Absetzbecken stellen mittels Tauchwänden und Auffangräumen für Leicht- und Schwerflüssigkeiten sicher, dass auch im Havariefall keine dabei evtl. austretenden wassergefährdenden Stoffe in die Vorfluter gelangen. Auch in den Abschnitten, in denen Straßen-

abwasser lediglich über ein Regenrückhaltebecken geführt wird, kann bei Havarien ein Abfließen von Wasser aus den Becken in die Vorfluter verhindert werden, da die Auslaufbauwerke der Rückhaltebecken mit Absperrschiebern versehen werden. Die vorgesehenen Beckenanlagen können allerdings die durch Tausalzaubringung im Winter im Straßenabwasser gelösten Chloride nicht abscheiden. Dennoch führt das Vorhaben zu keiner mehr als geringfügigen Erhöhung der Chloridkonzentration in der Wörnitz nach Durchmischung des Abflusses aus den Becken mit dem im Gewässerbett fließenden Wasser. Die möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Vorfluter sind daher insoweit als mittel zu bewerten. Zu berücksichtigen ist außerdem, dass den geplanten Regenrückhaltebecken im Hinblick auf Hochwasserspitzen bei Starkregenereignissen eine nicht gering einzuschätzende Pufferwirkung zukommt. Vorstehende Bewertung gilt daher auch im Hinblick auf die durch zusätzliche Versiegelung veränderten Abflussverhältnisse und die daraus resultierenden Auswirkungen auf die Vorfluter. Etwaigen hydraulischen Problemen im Hinblick auf den Drosselabfluss der Regenrückhaltebecken wird mit den unter A 4.1.1 verfügbaren Maßgaben wirksam begegnet, so dass die zu erwartenden Auswirkungen auch in hydraulischer Hinsicht nicht als hoch einzustufen sind.

Den während der Bauabwicklung möglichen Gefährdungen von Oberflächengewässern kann mit den diesbzgl. Nebenbestimmungen unter A. 3.3 wirksam begegnet werden. Die u. U. dennoch zeitweise nicht zu vermeidenden Einwirkungen sind nicht nachhaltiger Natur, so dass die baubedingte Beeinträchtigen für Oberflächengewässer auch nur als mittel einzustufen sind.

#### 2.2.4.2 Grundwasser

Im Bereich des „Mutschachwaldes“ wird das Grundwasser innerhalb des dort dafür festgesetzten Wasserschutzgebiets zu Zwecken der Trinkwassergewinnung genutzt. Durch den Bau der Ortsumgehung wird nicht in das Schutzgebiet selbst eingegriffen. Wegen der abschnittsweise unmittelbaren Nähe zum Rand des Schutzgebietes sowie auch der nur vergleichsweise kurzen Entfernung des Brunnens I zur Straßentrasse besteht insoweit aber dennoch ein erhöhtes Gefährdungspotential, sowohl durch baubedingte Einflüsse als auch durch unfallbedingt mögliche Schadstoffeinträge. Die im Bereich der Parallellage zum „Mutschachwald“ vorgesehenen passiven Schutzeinrichtungen am Rand der Verkehrsflächen der Ortsumgehung wirken allerdings einem Abkommen von Fahrzeugen in das Wasserschutzgebiet hinreichend entgegen. Betriebsstoffe von Fahrzeugen aller Art können bei Unfällen hierdurch hauptsächlich nur im Bereich der Verkehrsflächen selbst austreten und infolge dessen von den vorgesehenen Straßenentwässerungsanlagen zurückgehalten werden. Während der Bauarbeiten zur Umsetzung der Ortsumgehung sind darüber hinaus auch Eintrübungen des Grundwassers u. ä. im Bereich der Trinkwasserfassungen nicht vollkommen auszuschließen. Diese (potentiellen) Auswirkungen dauern aber nur zeitlich begrenzt an, mögliche (tatsächliche) Auswirkungen werden sich nach dem Ende der Bauarbeiten nach und nach wieder nivellieren. Zu berücksichtigen ist außerdem, dass nach den vorhandenen Erkenntnissen das genutzte Grundwasser in Richtung Westen, d. h. auf die Ortsumgehung zufließt, mithin der Trassenbereich der Ortsumgehung unterstromig und außerhalb des Einzugsgebietes des Brunnens liegt. Auf Grund dessen sind baubedingte Beeinträchtigungen für die Trinkwasserentnahme nach derzeitiger Sachlage sehr unwahrscheinlich. Sollten derartige Beeinträchtigungen dennoch auftreten, müsste im ungünstigsten Fall die Wasserförderung aus vergleichsweise trassennah gelegenen Brunnen für eine gewisse Zeit eingestellt werden. Die Planfeststellungsbehörde misst den insoweit möglichen Auswirkungen des Vorhabens deshalb insgesamt ein mittleres Gewicht zu.

Negative Einflüsse auf das Grundwasservorkommen an sich ergeben sich vor allem durch die Neuversiegelung von netto ca. 4,25 ha, da dadurch die Grundwassererneubildung in den betroffenen Bereichen unterbunden oder – etwa in den Randbereichen – zumindest beeinträchtigt wird. Erschwerend kommt hinzu, dass das Untersuchungsgebiet relativ niederschlagsarm ist. Der durchschnittliche Jahresniederschlag beträgt etwa 700 - 750 mm, so dass sich gerade hier Versiegelungen ungünstig auf die Grundwassererneubildung auswirken. Im Hinblick darauf sind die Auswirkungen auf das Grundwasser in dieser Hinsicht als hoch zu bewerten. Gemindert wird dieser nachteilige Einfluss allerdings in gewissem Ausmaß dadurch, dass im Bereich des Straßenkörpers der Ortsumgehung das dort anfallende Wasser zumindest zu einem gewissen Teil im Böschungs- bzw. Mulden-/Grabenbereich versickern kann und damit letztendlich doch zur Grundwassererneubildung beiträgt. Das auf einem Teilabschnitt der in die Ortsumgehung einbezogenen St 2218 anfallende Straßenoberflächenwasser infiltriert in Zukunft – wie bisher schon – unter gewöhnlichen Umständen sogar ausschließlich in den Untergrund. Die Planfeststellungsbehörde bleibt aber gleichwohl dabei, die für die Grundwassererneubildung anlagebedingt entstehenden Beeinträchtigungen als hoch zu bewerten.

Zum Bau eines Unterführungsbauwerks für eine Straße sowie eines Amphibien-durchlasses unter der Ortsumgehung muss zeitweilig das Grundwasser im Baugrubenbereich abgesenkt werden. Hierdurch entstehen weitere, allerdings zeitlich nur begrenzte Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt. Diese bleiben zudem lokal begrenzt, eine Rückentwicklung zu ähnlichen Verhältnissen wie vor der Bauwasserhaltung darf angenommen werden. Insofern werden diese Auswirkungen nur als von mittlerem Gewicht betrachtet.

Gefährdungen durch betriebs- oder unfallbedingten Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser werden zum einen durch die Anlegung der Absetz- und Regenrückhaltebecken stark gemindert. Zum anderen wirkt dem auch die vorgesehene Ausstattung von Böschungsflächen und verschiedenen Gräben/Mulden mit einer (bewachsenen) Oberbodenschicht mit erheblichem Reinigungsvermögen entgegen. Ein Zurückhalten von wassergefährdenden Flüssigkeiten bei Unfällen o. ä. ist damit zwar nicht in gleicher Weise wie beim Einsatz von Absetz-/Regenrückhaltebecken möglich. Durch ein zeitnahes Ausheben und Austauschen des im Rahmen eines Unfallereignisses mit derartigen Flüssigkeiten kontaminierten Erdreichs und ggf. weitere begleitende Maßnahmen kann aber ein Gelangen gefährlicher Stoffe in das Grundwasser dennoch zuverlässig verhindert werden. Zu berücksichtigen ist zudem, dass in dem Abschnitt der St 2218, die in die Ortsumgehungstrasse einbezogen wird, das dort anfallende Straßenoberflächenwasser auch heute schon zu einem erheblichen Teil in den Untergrund versickert. In dem betreffenden Streckenabschnitt tritt damit durch die Ortsumgehung keine grundlegende Veränderung der Gefährdungssituation ein, lediglich das Risiko von Unfällen mit einem Austreten wassergefährdender Stoffe erhöht sich infolge der prognostizierten Verkehrszunahme infolge des Baus der Ortsumgehung statistisch in gewissem Maß. Von daher werden die betriebsbedingten Auswirkungen auf das Grundwasser insgesamt als mittel bewertet.

## **2.2.5 Schutzgut Luft und Klima**

### **2.2.5.1 Luft**

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen (§ 3 Abs. 1 BImSchG) auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden. Zudem ist in Gebieten, in denen die in Rechtsverordnungen nach § 48 a Abs. 1 BImSchG festgelegten Immissionsgrenz-

werte nicht überschritten werden, bei der Abwägung der betroffenen Belange die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität als Belang zu berücksichtigen (vgl. § 50 BImSchG). Schädliche Umwelteinwirkungen sind insbesondere dann als gegeben anzusehen, wenn sich Überschreitungen der Immissionswerte der 39. BImSchV bzw. der Orientierungswerte TA Luft und der VDI-Richtlinie 2310 ergeben.

Die unmittelbaren Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf die Luft beschränken sich, soweit sie, gemessen an den fachgesetzlichen Bewertungsgrundlagen, als erheblich angesehen werden können, auf einen räumlich eng begrenzten Bereich. Sie werden daher – unter Einbeziehung der Wechselwirkungen mit den Schutzgütern Mensch und Boden (vgl. C 2.1.4.1 und C 2.1.4.3 dieses Beschlusses) – als mittel bewertet, da auch Schadstoffbelastungen unterhalb der Immissionsgrenzwerte zu berücksichtigen sind (vgl. § 50 Satz 2 BImSchG). Weil die unmittelbar an die Fahrbahn angrenzenden Flächen nicht dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, rechtfertigt sich allenfalls eine mittlere Bewertung in Abhängigkeit von der jeweiligen Entfernung. Dies gilt auch für die im Umfeld des Straßenkörpers liegenden, zur Naherholung bzw. für sonstige Freizeitaktivitäten geeigneten Flächen.

#### 2.2.5.2 *Klima*

Für die Bewertung der unter C 2.1.4.5.2 dieses Beschlusses aufgezeigten voraussichtlichen Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf das Schutzgut Klima fehlt es an fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäben. Die Bewertung muss sich daher – soweit die Auswirkungen überhaupt quantifizierbar sind – auf allgemeine oder spezifische Sachverständigenaussagen stützen.

Bei den dargestellten vorhabensbedingten Auswirkungen auf das Klima handelt es sich um lokalklimatische Veränderungen im Umfeld der geplanten Straße. Großräumige Beeinträchtigungen des Klimas sind hingegen nicht zu erwarten und finden deshalb auch keine Berücksichtigung in der nachfolgenden Bewertung.

Als erheblich i. S .d. UVPG sind lokalklimatische Veränderungen im Trassenbereich zu bezeichnen. Als hoch zu bewerten wären infolge der Entstehung neuer bzw. größerer Kaltluftstaugebiete eintretende klimatische Veränderungen (erhöhte Frostgefahr, Nebelhäufigkeit und länger andauernde Nebellagen). In die Bewertung fließt dabei mit ein, dass sich diese klimatischen Veränderungen nicht nur auf die Vegetationsbedingungen, sondern auch auf die Bodennutzung landwirtschaftlicher Flächen in diesen Kaltluftstaugebieten auswirken können.

Da im Untersuchungsgebiet durch die hier schon vorhandenen Straßenzüge ein gewisses Maß an Vorbelastungen gegeben ist und die Ortsumgebung insgesamt – trotz der vorgesehenen Straßendämme quer durch mehrere als Luftabflussbahnen dienende Niederungen hindurch und die abschnittsweise Nähe der Trasse zu Waldflächen – keine bedeutenden zusätzlichen Beeinträchtigungen für das lokale Klima mit sich bringt (auch nicht durch die verkehrsbedingten Emissionen), kommt es durch den Straßenbau im Ergebnis nur zu Beeinträchtigungen des Lokalklimas, die als von mittlerer Schwere einzustufen sind.

#### 2.2.6 **Schutzgut Landschaft**

Der Bewertung der Eingriffe in das Schutzgut Landschaft werden folgende umweltbezogene Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze sowie sonstige fachbezogene Unterlagen zu Grunde gelegt:

- § 14 ff. BNatSchG: Eingriffe in Natur und Landschaft
- §§ 20 ff. BNatSchG, §§ 31 ff. BNatSchG: Bestehende und geplante Schutzgebiete
- § 9 BWaldG und Art. 9 BayWaldG: Erhaltung des Waldes
- § 13 BWaldG und Art. 12 BayWaldG: Erholungswald
- "Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und Art. 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" der Bayerischen Staatsministerien des Innern sowie für Landesentwicklung und Umweltfragen
- Waldfunktionsplan
- Regionalplan
- Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP).

Dabei wird davon ausgegangen, dass eine mögliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes u .a. wesentlich davon abhängt, inwieweit sich die Trasse in das natürliche Gelände einfügt und an den vorhandenen Gegebenheiten und Strukturen orientiert. Außer den rein technisch geprägten Elementen wie Brücken stellen vor allem Damm- und Einschnittsstrecken Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild dar.

Es darf davon ausgegangen werden, dass eine Führung auf einem Damm auf Grund der größeren Einsehbarkeit und Fernwirkung allgemein optisch als noch störender empfunden wird als die Lage im Einschnitt. Deshalb wird in der vorgenommenen Bewertung den Dammstrecken eine größere Eingriffsintensität zugeordnet als den im Einschnitt geführten Streckenabschnitten. In Bezug auf die Höhe der Dämme bzw. der Tiefe der Einschnitte werden dabei Schwellenwerte angenommen, die sich an menschlichen Maßstäben orientieren. Der Schwellenwert von 1,5 m entspricht etwa der Augenhöhe des Menschen und der Schwellenwert von 5 m etwa zwei Geschosshöhen eines Gebäudes.

Den Begriffen der dreistufigen Bewertungsskala werden im Wesentlichen folgende Umweltauswirkungen zugeordnet:

a) Sehr hoch

- Durchschneidung von landschaftlichen Vorbehaltsgebieten laut Regionalplan
- Durchschneidung oder Beeinträchtigung von bestehenden oder geplanten Naturschutzgebieten
- Durchschneidung von bestehenden oder geplanten Landschaftsschutzgebieten
- Zerstörung von bestehenden oder geplanten Naturdenkmälern
- Zerstörung von bestehenden oder geplanten geschützten Landschaftsbestandteilen oder Grünbeständen
- Überbauung von Wald- und Feldgehölzen
- Durchschneidung von Wald mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild oder von Erholungswald
- Beeinträchtigung durch Großbrücken
- Beeinträchtigung durch Dämme mit einer Länge von mehr als 25 m und einer Höhe von mehr als 5 m

## b) Hoch

- Beeinträchtigung von landschaftlichen Vorbehaltsgebieten laut Regionalplan
- Beeinträchtigung von bestehenden oder geplanten Landschaftsschutzgebieten
- Beeinträchtigung von bestehenden oder geplanten Naturdenkmälern
- Beeinträchtigung von bestehenden oder geplanten geschützten Landschaftsbestandteilen oder Grünbeständen
- Beeinträchtigung von Wald mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild oder von Erholungswald
- Durchschneidung von sonstigem Wald
- Beeinträchtigung durch Dämme mit einer Länge von mehr als 25 m und einer Höhe von 1,5 bis 5 m
- Beeinträchtigung durch Einschnitte mit einer Länge von mehr als 25 m und einer Tiefe von mehr als 5 m

## c) Mittel

- Beeinträchtigung durch Einschnitte mit einer Länge von mehr als 25 m und einer Tiefe von 1,5 bis 5 m
- Beeinträchtigung von sonstigem Wald
- Beeinträchtigung durch landschaftsuntypische Bandstrukturen.

Danach führt das Vorhaben unter mehreren Gesichtspunkten zu sehr hohen Beeinträchtigungen. Die Ortsumgehungstrasse durchschneidet im nördlichen Streckenteil Randflächen von im Regionalplan dargestellten landschaftlichen Vorbehaltsgebieten. Dies betrifft insbesondere den Abschnitt der Ortsumgehung, der nördlich/nordöstlich des Wohngebiets „Schelbuck“ verläuft, sowie den Streckenabschnitt, der sich nah entlang des Randes des „Mutschachwaldes“ bewegt. Daneben müssen für die Ortsumgehungstrasse an mehreren Stellen in der offenen Feldflur befindliche Gehölzstrukturen, die innerhalb des Verlaufs der Straßentrasse liegen, zumindest teilweise beseitigt werden. Überdies weist der Straßendamm, auf dem die Ortsumgehungstrasse das Tälchen im Bereich der Rudolf-Schmidt-Straße überquert, auf einer Länge von etwa 30 m eine Höhe von mehr als 5 m über dem natürlichen Gelände auf. Die teilweise entlang des Straßenkörpers vorgesehenen Aufschüttungen von Wällen bzw. Ablagerungen von Erdmassen erreichen teilweise sogar noch größere Höhen. So ragen die nördlich des Wohngebiets „Schelbuck“ vorgesehenen Mengendeponien auf einer Länge von gut 500 m in Höhen von 5,5 m bis 8,5 m von der Fahrbahn aus betrachtet auf, auf einer weiteren Strecke von etwa 200 m erheben sie sich 5,5 m bis 7 m über das Fahrbahnniveau der Ortsumgehung. Die innerhalb des Anschlussbereichs der St 2220 an die Ortsumgehung lokal vorgesehene Geländeauffüllung erreicht örtlich eine Höhe von bis zu 7 m über dem natürlichen Gelände. Diese Erddämme bzw. Aufschüttungen entwickeln infolge ihrer Höhe und Lage eine starke optische Dominanz.

Außerdem führt das Vorhaben zu verschiedenen hohen Beeinträchtigungen im Sinne der aufgeführten Begriffsdefinition. Im Umfeld der Querung der Rudolf-Schmidt-Straße ragen die Straßendämme der Ortsumgehung – über den schon erwähnten, mehr als 5 m hohen Dammbereich hinaus – auf einer Länge von insgesamt etwa 200 m mehr als 1,5 m über die derzeit vorzufindende Geländeoberkante auf. In dem Bereich, in dem die Ortsumgehung die Heiningen Straße kreuzt, sind die Dämme des Straßenkörpers der Ortsumgehung auf einer Länge von zusammen rund 250 m ebenso höher als 1,5 m. Neben den schon angesprochenen Mengendeponien nördlich des Baugebiets „Schelbuck“ ist dort eine weitere Auf-

schüttung von Erdmassen geplant, die eine Länge von etwa 60 m aufweist und 3,5 m hoch sein wird. Die abschnittsweise zwischen der Ortsumgehungsstrasse und dem Regenrückhaltebecken „Kobelstmühle“ vorgesehene Ablagerung von Erdmassen weist nach der Planung eine Höhe von 2 bis 3 m auf; sie erstreckt sich auf einer Länge von knapp 300 m. Zwischen der Ortsumgehungsstrasse und dem „Mutschachwald“ ist ebenso eine Ablagerung von Erdmassen vorgesehen. Diese weist eine Längenausdehnung von knapp 200 m und eine Höhe von 2 m auf. Im Bereich der neuen Bogenschießanlage südlich der Rudolf-Schmidt-Straße sind ebenso Erdwälle geplant. Sie ragen 3 m bzw. 3,5 m in die Höhe auf, der Erdwall entlang der Ortsumgehungsstrasse ist mehr als 100 m lang. Überdies findet sich nördlich der Kreuzung der St 2220 im Zuge der Ortsumgehungsstrasse auf einer Länge von knapp 150 m ein Geländeeinschnitt, der tiefer als 5 m unter das derzeit vorhandene Geländeebeneau reicht. Im Umfeld der Querung des „Mutschachwegs“ verläuft die Ortsumgehungsstrasse auf einer Länge von annähernd 400 m ebenso mehr als 5 m unter der natürlichen Geländeoberkante.

Das Vorhaben führt darüber hinaus auch zu verschiedenen Beeinträchtigungen mittlerer Intensität. So finden sich neben den bereits erwähnten tiefen Geländeeinschnitten weitere Einschnittsbereiche, die zumindest mehr als 1,5 m unter dem derzeitigen Gelände zu liegen kommen. Hierzu zählt ein etwa 200 m langer Abschnitt der Ortsumgehungsstrasse, der sich unmittelbar an den am Bauanfang liegenden Kreisverkehr anschließt. Daneben verläuft die Ortsumgehungsstrasse zusammengerechnet etwa 200 m im Anschluss an bzw. zwischen den bereits erwähnten, mehr als 5 m tiefen Geländeeinschnitten im Bereich der Kreuzung der St 2220 bzw. des „Mutschachwegs“ tiefer als 1,5 m unter der vorhandenen Geländeoberkante. Gleiches gilt für einen etwa 100 m langen Abschnitt der neuen Straßentrasse zwischen der Rudolf-Schmidt-Straße und der Heininger Straße. Im Umfeld der Kreuzung der Rudolf-Schmidt-Straße, in dem die Ortsumgehungsstrasse unmittelbar entlang des Randes des „Mutschachwaldes“ verläuft, führt das Vorhaben durch seine unmittelbare Nähe zum Waldrandbereich zudem auch zu einer mittelbaren Beeinträchtigung der dortigen Flächen in gewisser Tiefe. Die Ortsumgehungsstrasse stellt zusätzlich in dem Bereich, in dem sie nicht die Trassenführung bereits vorhandener Straßenzüge aufnimmt, trotz der durch andere Straßenzüge bereits teilweise gegebenen Vorbelastung eine für die hiesige Landschaft untypische Bandstruktur dar. Ihr linienförmiger Verlauf ist ein Fremdkörper in der Landschaft, ähnliche lang gestreckte Strukturen gibt es im betroffenen Landschaftsraum – von den bereits bestehenden Straßenzügen abgesehen – nicht.

Da aber auch die Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen in die Darstellung der Umweltauswirkungen einzubeziehen sind (§ 11 Satz 1 UVPG) und die Bewertung auf der Grundlage dieser Darstellung zu erfolgen hat (§ 12 UVPG), ist festzuhalten, dass Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen geplant sind, die zur harmonischen Einbindung der einzelnen Vorhabensbestandteile in die Landschaft beitragen sollen. Insgesamt wird das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neu gestaltet. Da die vorstehende Bewertung der vorhabensbedingten Auswirkungen noch ohne Rücksicht auf die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen getroffen ist, geht diese zugunsten der Umwelt von einer schlechteren Bewertungslage aus, als sie bei bzw. nach Realisierung der landschaftspflegerischen Maßnahmen eintreten wird. Infolge dessen ließe sich unter Einbeziehung der Vermeidungs-, Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen eine bessere Bewertung rechtfertigen. Im Ergebnis geht die Planfeststellungsbehörde aber insgesamt dennoch von einer sehr hohen Beeinträchtigung für das Landschaftsbild aus.

Nicht anzuschließen vermag sich die Planfeststellungsbehörde aber dem Vorbringen, die landschaftliche Umgebung Dinkelsbühls sei in seiner Wertigkeit durchaus mit dem Alpenraum vergleichbar (jedenfalls soweit sich diese Aussage auf das Un-

tersuchungsgebiet bezieht). Im Rahmen einer im Vorfeld des Erörterungstermins durchgeführten Ortseinsicht konnte die Planfeststellungsbehörde im Bereich des vorgesehenen Trassenverlaufs der Ortsumgehung zwar durchaus reizvolle landschaftliche Gegebenheiten feststellen, etwa im Bereich des Regenrückhaltebeckens „Kobeltmühle“, der Allee am „Mutschachweg“ sowie im Randbereich des „Mutschachwaldes“; die optische (Fern-)Wirkung der genannten Allee ist dabei auch nicht verborgen geblieben. Derartige bzw. vergleichbare landschaftliche Gegebenheiten sind jedoch im westmittelfränkischen Raum häufiger anzutreffen. Insbesondere gibt es hier vielfach ähnlich reizvolle Waldrandlagen, die zudem auch nicht alle durch eine Ortsrandbebauung und vor allem dort entlang verlaufende Energiefreileitungen in ihrem Erscheinungsbild beeinträchtigt werden. Auch Gewässer mit einer vergleichbaren naturnahen Erscheinung sind in Westmittelfranken keine besondere Seltenheit. Hinzu kommt außerdem, dass der optische Eindruck südlich der Rudolf-Schmidt-Straße zunehmend durch die im in der Nähe liegenden Gewerbegebiet stehenden Bauten geprägt wird; am stärksten wirkt die Überprägung in dem Bereich, in dem die Ortsumgehungstrasse in den Verlauf der bestehenden Trasse der St 2218 einschleift. Auf Grund dessen teilt die Planfeststellungsbehörde weder die Auffassung, dass durch die Ortsumgehung eine unberührte Landschaft verändert werde, noch die Ansicht, dass vorhabensbedingt eine einmalige Landschaft vernichtet werde.

### **2.2.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter**

Im Hinblick auf die bestehenden gesetzlichen Vorgaben zum Denkmalschutz sind alle vorgeschichtlichen und geschichtlichen Bestände als äußerst wertvoll anzusehen, da sie unwiederbringliche Vorgänge dokumentieren.

Bodendenkmäler stehen unter dem besonderen Schutz des Denkmalschutzes. Einer besonderen Erlaubnis bedarf derjenige, der auf einem Grundstück Erdarbeiten vornehmen will, obwohl er weiß, vermutet oder den Umständen nach annehmen muss, dass sich dort Bodendenkmäler befinden (Art. 7 Abs. 1 Satz 1 DSchG). Hinzu kommt, dass bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen der Bodenfunktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte soweit wie möglich vermieden werden sollen (§ 1 Satz 3 BBodSchG).

Auf der Grundlage der bestehenden Erkenntnisse, nach denen mehrere Verdachtsflächen für Bodendenkmäler im Bereich des Baufeldes liegen, ist hier eine Beeinträchtigung von Bodendenkmälern nicht auszuschließen. Sie können unmittelbar betroffen und in ihrem Bestand sogar gefährdet sein. Den bodendenkmalpflegerischen Belangen wird jedoch durch die Nebenbestimmungen unter A 3.1.4 und A 3.5 so weit wie möglich Rechnung getragen. Den unter C. 2.1.4.7 dargestellten, aus derzeitiger Sicht absehbaren Auswirkungen kommt deshalb je nach dem tatsächlichen Umfang und der Intensität der Beeinträchtigung mittlere bis hohe Bedeutung zu.

### **2.3 Gesamtbewertung**

Als Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung lässt sich festhalten, dass das gegenständliche Projekt in vielfältiger Hinsicht erhebliche, in vielerlei Hinsicht hohe oder sogar sehr hohe nachteilige Auswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter sowie Wechselwirkungen zur Folge haben wird. Diese Auswirkungen werden bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze berücksichtigt. Einzelheiten ergeben sich aus der materiell-rechtlichen Würdigung dieses Beschlusses, insbesondere bei der Würdigung und Abwägung der vom plangegenständlichen Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange.

### **3. Materiell-rechtliche Würdigung**

#### **3.1 Ermessensentscheidung**

Dieser Planfeststellungsbeschluss beruht auf § 17 FStrG. Diese Regelung erschöpft sich nicht in ihrer verfahrensrechtlichen Bedeutung. Vielmehr ist darin – vornehmlich – auch die materielle Ermächtigung der Planfeststellungsbehörde zur straßenrechtlichen Fachplanung selbst enthalten. Zentrales Element dieser Ermächtigung ist die mit ihr verbundene Einräumung des Planungsermessens, das in seinem Wesen am zutreffendsten durch den Begriff der planerischen Gestaltungsfreiheit umschrieben ist. Der planerische Spielraum, welcher der Planfeststellungsbehörde bei ihren Entscheidungen zusteht, ist jedoch – anders als bei echten Planungen – beschränkt durch das Antragsrecht der Vorhabensträger und durch deren Anspruch auf fehlerfreie Ausübung des Planungsermessens (Zeitler, BayStrWG, Art. 38 Rn. 115 m. w. N.).

Das plangegegenständliche Vorhaben wird mit diesem Beschluss in Ausübung der planerischen Gestaltungsfreiheit zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Straßenplanung entspricht den Ergebnissen der vorbereiteten Planung, ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt, berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

#### **3.2 Planrechtfertigung**

##### **3.2.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)**

Durch die (erneute) Aufnahme des Neubaus der Ortsumgehung Dinkelsbühl im Zuge der B 25 in den seit der Verkündung des Sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (6. FStrAbÄndG) am 30.12.2016 im Bundesgesetzblatt geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (siehe lfd. Nr. 289 der Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 des Fernstraßenausbaugesetzes [FStrAbG]) steht die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses fest. Mit der Aufnahme eines Bauvorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs (st. Rspr., siehe z. B. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, NVwZ 1997, 169). Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber auf Grund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Vorhaben berührten Belangen. Das Fernstraßenausbaugesetz ist im Hinblick auf Netzverknüpfung und Ausbautyp sowie die Straßenklasse für die Planfeststellung verbindlich (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, NVwZ 1996, 1016, 1020 f.) Der Vollständigkeit halber darf hier darauf hingewiesen werden, dass der Bedarfsplan (lediglich) einen zweistreifigen Querschnitt für die Ortsumgehung vorsieht, eine (spätere) Erweiterung auf einen drei- oder gar vierstreifigen Querschnitt, wie im Anhörungsverfahren gemutmaßt wurde, ist nicht vorgesehen.

Der gesetzlichen Bedarfsfeststellung können nicht allgemein gehaltene Ziele des die gesetzgeberische Entscheidung vorbereitenden Bundesverkehrswegeplans 2030 (Begrenzung des zusätzlichen Flächenverbrauchs, Verhinderung des Verlusts von unzerschnittenen Räumen) entgegen gehalten werden, zumal auch der Bundesverkehrswegeplan bereits eine Ortsumgehung von Dinkelsbühl im Zuge der B 25 vorsah. Im Übrigen darf darauf hingewiesen werden, dass Dinkelsbühl

und seine Umgebung nicht innerhalb eines unzerschnittenen verkehrssarmen Raumes liegt, auch nicht teilweise. Derartige Räume sind dadurch gekennzeichnet, dass sie nicht durch Straßen mit mehr als 1.000 Kfz/24 h oder Bahnlinien zerschnitten werden, keine größeren Siedlungen aufweisen und größer als 100 km<sup>2</sup> sind. Die in Bayern vorhandenen unzerschnittenen verkehrssarmen Räume liegen vor allem im Alpenraum sowie in den ost- und nordbayerischen Mittelgebirgslagen (zu Näherem siehe den Endbericht unter

[https://www.lfu.bayern.de/natur/landschaftszerschneidung/unzerschnittene\\_raeume/doc/bericht\\_lz\\_bz\\_06.pdf](https://www.lfu.bayern.de/natur/landschaftszerschneidung/unzerschnittene_raeume/doc/bericht_lz_bz_06.pdf)).

Ebenso wenig kann die gesetzliche Bedarfsfeststellung mit dem Hinweis auf die Beschwerde des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland gegen den Bundesverkehrswegeplan 2030 bei der EU-Kommission in Frage gestellt werden. Eine derartige Beschwerde stellt kein ordentliches Rechtsmittel dar, zu einer Suspendierung der Rechtswirkungen des angegriffenen Handelns führt sie nicht. Das Fernstraßenausbaugesetz ist deshalb nach wie vor als geltendes Recht von der Verwaltung zu beachten (Art. 20 Abs. 3 GG).

Da das Vorhaben im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen der Dringlichkeitsstufe des "vordringlichen Bedarfs" zugeordnet ist, ist auch nicht anzunehmen, die Finanzierbarkeit des Vorhabens aus Mitteln des Bundeshaushalts innerhalb von zehn Jahren sei ausgeschlossen. Die Bedarfsplanung ist auch ein Instrument der Finanzplanung, die haushaltsmäßige und zeitliche Prioritäten zum Ausdruck bringt und deshalb indizielle Bedeutung für die Finanzierbarkeit prioritärer Vorhaben besitzt. Dem steht nicht entgegen, dass alle Neu- und Ausbaumaßnahmen des Bedarfsplans unter Haushaltsvorbehalt stehen, d. h. ihre Finanzierung nur im Rahmen der jährlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel erfolgen kann. Die Ausweisung als "vordringlicher Bedarf" unterstreicht nicht nur die Dringlichkeit der Planung, sondern auch die Vorrangigkeit der Finanzierung im Rahmen aller in den Bedarfsplan aufgenommenen Vorhaben (BVerwG, Urteil vom 20.05.1999, NVwZ 2000, 555, 558). Die Art und Weise der Finanzierung ist weder Bestandteil der fachplanerischen Abwägung noch Regelungsgegenstand des Planfeststellungsbeschlusses (a. a. O.).

Die im Anhörungsverfahren von verschiedener Seite geäußerte Kritik an der in den Planfeststellungsunterlagen enthaltenen Verkehrsuntersuchung, die teilweise sehr tiefgehend die dort angewandte Methodik angreift, ist nicht geeignet, die Grundlagen der gesetzlichen Bedarfsfeststellung in Frage zu stellen. Die von § 1 Abs. 2 Satz 2 FStrAbG angeordnete Bindungswirkung der gesetzlichen Bedarfsfeststellung zielt darauf ab, das straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren von einem Gutachterstreit über die "richtigere" Verkehrsprognose zu entlasten. Dieser Zweck des § 1 Abs. 2 FStrAbG schließt es somit aus, den Abwägungsvorgang, den der Gesetzgeber auf dieser Stufe vollzogen hat, unter dem Blickwinkel fachlich zu überprüfen, ob eine andere Verkehrsprognose vorzugswürdig sein könnte. Entscheidend ist allein, ob das Ergebnis der Normsetzung den anzulegenden verfassungsrechtlichen Maßstäben genügt (BVerwG, Urteil vom 28.04.2016 – 9 A 10.15 – Rn. 55 m. w. N.).

Anhaltspunkte dafür, dass die Bedarfsfeststellung für das gegenständliche Vorhaben fehlerhaft und verfassungswidrig sein könnte, bestehen für die Planfeststellungsbehörde nicht. Das wäre nur der Fall, wenn die Bedarfsfeststellung evident unsachlich wäre, weil es für die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan im Hinblick auf die bestehende oder künftig zu erwartende Verkehrsbelastung oder auf die verkehrliche Erschließung eines zu entwickelnden Raumes an jeglicher Notwendigkeit fehlte oder sich die Verhältnisse seit der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers so grundlegend gewandelt hätten, dass das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd erreicht werden könnte (st. Rspr,

vgl. nur BVerwG, Urteil vom 06.11.2013, NVwZ 2014, 714 Rn. 25 ff.). Solche Gründe liegen nicht vor. Zum einen würden die im Anhörungsverfahren behaupteten Mängel hinsichtlich der den Planfeststellungsunterlagen beigegebenen Verkehrsuntersuchung – ihr Vorliegen unterstellt – schon keine Rückschlüsse auf die Verkehrsprognosen des Bedarfsplans und deren zugrunde liegenden Annahmen zulassen. Zum anderen ist auch unter Berücksichtigung der im Anhörungsverfahren bzgl. der projektbezogenen Verkehrsuntersuchung vorgetragenen Einwände nicht erkennbar, dass jeglicher Bedarf für eine Ortsumgehung von Dinkelsbühl fehlt. Dies ergibt sich insbesondere aus folgendem:

Die Ortsdurchfahrt von Dinkelsbühl im Zuge der B 25 ist nach den Ergebnissen der beiden letzten amtlichen Straßenverkehrszählungen aus den Jahren 2010 und 2015 an der entsprechenden Zählstelle mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr in der Größenordnung von etwa 11.500 Kfz/24 h bis ca. 12.500 Kfz/24 h belastet. Etwa 1.300 Kfz/24 h davon waren jeweils dem Schwerverkehr zuzurechnen. Die Ortsdurchfahrt ist sonach bereits jetzt einer relativ hohen Verkehrsbelastung ausgesetzt, wobei zusätzlich ein überdurchschnittlich hoher Schwerverkehrsanteil festzustellen ist. Die B 25 überquert innerhalb der Ortsdurchfahrt von Dinkelsbühl außerdem zweimal höhengleich die Bahnlinie 5331 Nördlingen – Dombühl. Auch wenn derzeit die Strecke im Bereich von Dinkelsbühl hauptsächlich nur von gelegentlich verkehrenden Museumsbahnen befahren wird, ist dennoch mit jedem höhengleichen Kreuzungspunkt von Straße und Schiene grundsätzlich ein erhöhtes Gefahrenpotential verbunden. Im Zuge der Ortsdurchfahrt befinden sich außerdem drei durch Lichtsignalanlagen geregelte Kreuzungen. Zu den verkehrlichen Spitzenzeiten während des werktäglichen Berufsverkehrs entstehen durch die mit diesen Lichtsignalanlagen zwangsläufig verbundenen Wartezeiten auf der B 25 regelmäßig längere Rückstaus in beide Fahrtrichtungen. Eine sehr schleppende, kolonnenartige Verkehrsabwicklung während dieser Zeiten ist die Folge. Daneben ist die signalgeregelte Einmündung der innerhalb von Dinkelsbühl grob in West-Ost-Richtung verlaufenden St 2220 in die B 25 („Am Brühl“/Luitpoldstraße) wiederholt als Unfallhäufungsstelle aufgefallen, u. a. in den Zeiträumen von 2009 - 2011 und 2012 - 2014 (siehe z. B. Abbildung 4 auf S. 13 der Unterlage 1T). Dem kann nicht – wie dies im Anhörungsverfahren versucht wurde – entgegengehalten werden, dass es im Jahr 2011 in Dinkelsbühl nach den Daten des Bayerischen Landesamtes für Statistik (Statistik kommunal) zu einer besonderen Häufung von Unfällen gekommen sei. Diese Statistik bezieht sich erkennbar auf das gesamte Stadtgebiet von Dinkelsbühl; bzgl. der genannten Einmündung weist sie keinerlei Aussagekraft auf. Schließlich führt die beschriebene starke Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrt auch zu einer starken Belastung der in ihrem Umfeld ansässigen Anwohner mit Verkehrslärm und verkehrsbedingten Luftschadstoffen. Die Belastungen werden in Zukunft teilweise – jedenfalls bei einem weiteren Beibehalten des gegenwärtigen Zustandes – voraussichtlich sogar gesundheitsgefährdende Ausmaße annehmen. Nach der vom Vorhabensträger vorgelegten Untersuchung „Lärmsanierung entlang der Bundesstraße B 25 – Ortsdurchfahrt Dinkelsbühl“, Stand 14.08.2014, der Holger Grasy + Alexander Zanolli GbR ist innerhalb der Ortsdurchfahrt im Jahr 2030 ein Überschreiten der – jedenfalls bei längerfristiger Exposition für die Annahme einer Gesundheitsgefährdung hier maßgeblichen – Schwellenwerte von 72 dB(A) tags bzw. 62 dB(A) in der Nacht an 28 Anwesen der nahe der Ortsdurchfahrt liegenden gemischten Bebauung zu besorgen, wobei an allen Anwesen die für die Nachtzeit maßgeblichen Schwellenwerte überschritten werden, zum Teil zusätzlich auch diejenigen für den Tagzeitraum. Die Überschreitungen der Schwellenwerte erreichen dabei tags Ausmaße von bis zu 2,5 dB(A), in der Nacht sogar von bis zu 5,5 dB(A). Es ist sonach ohne weiteres erkennbar, dass hinsichtlich der Ortsdurchfahrt der B 25 insoweit Handlungsbedarf besteht.

Auch wenn man – entgegen von der weiter unten unter C. 3.3.2.1.2.7 noch erfolgenden Bewertung der Verwertbarkeit der vom Vorhabensträger vorgelegten Verkehrsuntersuchung – mit im Anhörungsverfahren eingebrachten Einwendungen davon ausgehen wollte, dass die für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehrszahlen in gewissem Ausmaß zu hoch sein sollten, würde das den Handlungsbedarf wegen der zu erwartenden Verkehrslärmbelastung der Ortsdurchfahrt nicht durchgreifend in Frage stellen. Den angesichts des Ausmaßes der errechneten Schwellenwertüberschreitungen und des Umstandes, dass eine Pegelverringerung um 3 dB(A) bei sonst gleichen Randbedingungen eine Halbierung der Verkehrsmenge erfordert, wären auch bei einer Verringerung des der Berechnung zu Grunde gelegten Verkehrsaufkommens auf der B 25 um etwa ein Drittel – und damit grob auf das schon heute gegebene Belastungsniveau – jedenfalls nachts immer noch in nicht zu vernachlässigendem Ausmaß Belastungen oberhalb der Schwellenwerte zu verzeichnen.

Dem können auch nicht die Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung entgegen gehalten werden. Der Lärmkartierung liegen andere Berechnungsmodalitäten als den vom Vorhabensträger vorgelegten schalltechnischen Berechnungen zu Grunde. Während diese auf der Basis der RLS-90 durchgeführt wurden, beruht die Lärmkartierung auf der „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)“ vom 15.05.2006, die auf der Grundlage von § 5 Abs. 1 Nr. 1 der 34. BImSchV eingeführt wurde. Zwischen diesen beiden Berechnungsmethoden gibt es mehrere entscheidende Unterschiede. So kennt das Berechnungsverfahren für die Lärmkartierung, anders als die RLS-90, keine Beurteilungszu- oder -abschläge am Beurteilungspegel (siehe Nr. 1 der VBUS). Nach der VBUS ist ferner der Mittelungspegel für drei Zeiträume (Tag, Abend, Nacht) zu ermitteln, aus denen anschließend ein Tag-Abend-Nacht-Lärmindex gebildet wird (siehe Nrn. 2 und 3 der VBUS sowie § 2 der 34. BImSchV), während nach den RLS nur für zwei Zeiträume (tags und nachts) jeweils ein Beurteilungspegel zu berechnen ist (Nr. 4.0 der RLS-90), wodurch sich schon außerhalb der Nachtzeit die Länge der Beurteilungszeiträume zwangsläufig unterscheiden. Des Weiteren sind die maßgeblichen Immissionsorte in den beiden Berechnungsverfahren unterschiedlich situiert. Nach der Anlage zu § 3 der 16. BImSchV liegen die relevanten Immissionsorte an Gebäuden jeweils in Höhe der Geschosdecke (0,2 m über der Fensteroberkante) der einzelnen Räume, im Rahmen der Berechnungen nach der VBUS ist die Höhe des Immissionsortes in der Nähe von Gebäuden auf 4 m über dem Boden festgelegt (§ 5 Abs. 2 der 34. BImSchV, Nr. 2 der VBUS). Im Rahmen der Berechnungen nach der RLS wird leichter Wind von der Straße zum Immissionsort und/oder Temperaturinversion angenommen (Nr. 4.0 der RLS-90), der VBUS ist dies fremd; sie berücksichtigt dafür tageszeitliche Unterschiede in den meteorologischen Ausbreitungsbedingungen am Tag, abends und in der Nacht (siehe Nr. 3.10 der VBUS). Daneben bestehen in einzelnen Berechnungsdetails noch weitere Unterschiede zwischen beiden Berechnungsverfahren (z. B. in Bezug auf Boden- und Meteorologiedämpfung und die Wirkung von Abschirmungen). Ein direkter Vergleich der im Rahmen der Lärmkartierung berechneten Pegel mit den Ergebnissen, die aus Berechnungen nach den RLS-90 hervorgehen, ist daher schon an sich nicht möglich. Vorliegend kommt außerdem hinzu, dass nach dem Kenntnisstand der Planfeststellungsbehörde für die Lärmkartierung im Raum Dinkelsbühl nur die Ergebnisse der amtlichen Straßenverkehrszählung 2010 herangezogen wurden. Im Rahmen dieser wurden jedoch nur an einer Stelle in der Ortsdurchfahrt der B 25 in Dinkelsbühl Verkehrszählungen vorgenommen, wodurch die unterschiedliche Belastung einzelner Abschnitte der Ortsdurchfahrt, insbesondere bedingt durch Quell- und Zielverkehr/Binnenverkehr, nicht hinreichend Eingang in die Lärmkartierung finden konnte. Gewisse Differenzen zwischen den jeweils berechneten Pegeln – auch in der Größenordnung mehrerer dB(A) – liegen hier deshalb in der Natur der Sache.

Das während der Auslegung der Planunterlagen Anfang 2015 vielfach vorgebrachte Argument, der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen beinhalte eine „innerörtliche Ortsumgehung“, kann die zuvor dargelegte Planrechtfertigung des Vorhabens nicht in Zweifel ziehen. Der Bedarfsplan konkretisiert zwar die Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, indem er ein bestimmtes, wenn auch grobmaschiges zusammenhängendes Verkehrsnetz für einen weiträumigen Verkehr darstellt, das dem prognostizierten Bedarf gerecht wird. Demgemäß gehört die Netzverknüpfung zum Regelungsgehalt der Bedarfsplanung. Von der Bindungswirkung erfasst sind außerdem zeichnerische Darstellungen, die – wie etwa die Anzahl der Spuren – die dem festgestellten Bedarf entsprechende Kapazität der Trasse konkretisieren. Hinsichtlich aller anderen Aspekte – insbesondere auch der konkreten Linienführung – ist die Konkretisierung hingegen Sache der nachfolgenden Planungsstufen (BVerwG, Urteil vom 08.01.2014, NVwZ 2014, 1008 Rn. 32 m. w. N.). Dem zum Zeitpunkt der (ersten) Auslegung noch maßgeblichen, inzwischen außer Kraft getretenen Bedarfsplan aus dem Jahr 2004 waren damit auch seinerzeit keine verbindlichen Vorgaben hinsichtlich des Verlaufs der Ortsumgehung zu entnehmen. Die Beantwortung der Frage, welche (Trassen)variante im Ergebnis vorzugswürdig ist, ist im Rahmen der von der Planfeststellungsbehörde nachfolgend noch vorzunehmenden Abwägung zu beantworten. Soweit dem Bedarfsplan 2004 unabhängig davon eine bestimmte Vorstellung von der Trassenführung zu Grunde gelegen haben mag, hat sich diese im Übrigen auch durch den mit dem 6. FStrAbÄndG in Kraft gesetzten neuen Bedarfsplan wesentlich geändert. Diesem Bedarfsplan liegt nunmehr der Gedanke einer östlichen Umfahrung von Dinkelsbühl zu Grunde (siehe S. 8 der Unterlage 1T).

Im Hinblick auf die zuvor dargestellten derzeitigen Verhältnisse im Bereich der Ortsdurchfahrt wäre im Übrigen selbst dann, wenn man die gesetzliche Bedarfsfeststellung völlig außer Acht lassen würde, die Planrechtfertigung für die Ortsumgehung Dinkelsbühl zu bejahen. Das Erfordernis einer Planrechtfertigung ergibt sich aus der Erwägung, dass eine hoheitliche Planung wegen der von ihr ausgehenden Auswirkungen auf die Rechte Dritter ihre Rechtfertigung nicht schon in sich trägt. Die Planrechtfertigung dient damit dem Zweck, Vorhaben, die nicht mit den Zielen des jeweiligen Fachrechts in Einklang stehen, bereits auf einer der Abwägung vorgelagerten Stufe auszuschneiden. Sie stellt eine praktisch nur bei groben und einigermaßen offensichtlichen Missgriffen wirksame Schranke der Planungshoheit dar (BVerwG, Beschluss vom 23.10.2014, NVwZ 2015, 79 Rn. 4). Um einen derartigen Missgriff handelt es angesichts der geschilderten Unzulänglichkeiten im Bereich der bestehenden Ortsdurchfahrt der B 25 offensichtlich nicht; die Ortsumgehung ist dem Grunde nach geeignet und in der Lage, den beschriebenen Unzuträglichkeiten entgegen zu wirken und diese jedenfalls deutlich abzumildern. Welche Trasse für eine Ortsumgehung im Hinblick auf die jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange letztendlich vorzuziehen ist, ist keine Frage der Planrechtfertigung, sondern im Rahmen der Abwägung zu beantworten. Dies erfolgt unter C. 3.3.2 weiter unten in diesem Beschluss; hierauf wird verwiesen.

### **3.2.2 Planungsziele**

Der Bau der Ortsumgehung Dinkelsbühl zielt im Wesentlichen darauf ab, den Durchgangsverkehr auf der B 25 einschließlich des Schwerverkehrs aus der Ortslage von Dinkelsbühl heraus zu verlagern und dabei die verschiedenen auf der Bundesstraße hier anzutreffenden Verkehrsarten (Ziel- und Quellverkehr, Binnenverkehr, Durchgangsverkehr) zu entflechten, den Verkehrsablauf und -fluss im Zuge der B 25 zu verbessern und die dort erzielbare Reisegeschwindigkeit auf ein einer Bundesstraße entsprechendes Maß zu steigern, die Verkehrslärm- und Luftschadstoffbelastung in der Ortslage von Dinkelsbühl zu verringern sowie die Sicherheit für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer in der Dinkelsbühler Ortslage zu

erhöhen. Außerdem soll ein Überqueren der beiden höhengleichen Bahnübergänge im Zuge der B 25 für den Durchgangsverkehr überflüssig werden. Hierzu ist das Vorhaben – wie sich u. a. aus den unter C. 3.3.2.1.2.1 bzgl. der Nullvariante angestellten Erwägungen ergibt – insgesamt auch erforderlich. Es kann keine Rede davon sein, dass es diesen Zielsetzungen an jeglichem Gewicht fehlt oder sie gar nur vorgeschoben sind (vgl. dazu BayVGH, Urteil vom 04.04.2017 – 8 B 16.44 – juris Rn. 30 m. w. N.). Insbesondere da es sich bei Bundesfernstraßen, zu denen auch die B 25 gehört (§ 1 Abs. 2 Nr. 2 FStrG), um Straßen handelt, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr (aller Art) dienen oder zu dienen bestimmt sind (§ 1 Abs. 1 FStrG), und gemäß § 3 Abs. 1 FStrG die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern sind, entspricht es u. a. auch der Zielsetzung des FStrG, den verkehrlichen Ablauf auf Bundesstraßen durch geeignete Maßnahmen zu verbessern.

Die für das Vorhaben sprechenden Belange sind so gewichtig, dass sie in der Lage sind, entgegen stehende Eigentumsrechte und sonstige Belange zu überwinden. Insoweit ist in Blick zu nehmen, dass auch Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG kein unabweisbares Bedürfnis für ein Vorhaben verlangt. Eine solche zumeist unerfüllbare Zulässigkeitsvoraussetzung stellte nämlich im praktischen Ergebnis ein weitgehendes Verbot der Enteignung dar. Vielmehr genügt es in dieser Hinsicht, dass das betreffende Vorhaben zum Wohl der Allgemeinheit vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerfG, Urteil vom 17.12.2013, NVwZ 2014, 211 Rn. 185 f. m.w.N.). Dies ist hier der Fall; diesbzgl. wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen unter C. 3.2.1 zur derzeitigen Situation in der Ortsdurchfahrt von Dinkelsbühl verwiesen.

Eine Aufhebung der rechtlichen Beschränkungen für den Lkw-Durchgangsverkehr auf der B 25, die u. a. auf S. 15 der Unterlage 1T vom Vorhabensträger genannt wird, kann demgegenüber – jedenfalls zum jetzigen Zeitpunkt – nicht (mehr) als legitimes Planungsziel angesehen werden. Denn die entsprechenden verkehrsrechtlichen Beschränkungen, die vor allem der Abmilderung der vom Autobahn- und mautausweichverkehr verursachten Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung dienen, haben mit Ablauf des 30.06.2018 ihre Berechtigung verloren. Durch das am 31.03.2017 in Kraft getretene Vierte Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) ist u. a. zum 01.07.2018 die Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ausgedehnt worden; auch für einspurig ausgebaute Strecken sowie Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen wird nun Maut erhoben. Hierdurch hat sich die Sachlage insoweit maßgeblich verändert; es besteht nun für den Lkw-Durchgangsverkehr wegen der auch für die B 25 geltenden Mautpflicht kein merklicher Anreiz mehr, diese anstatt der A 7 im Raum Dinkelsbühl zu nutzen. Die verkehrsrechtlichen Anordnungen, mit denen Verkehrsbeschränkungen für den Lkw-Durchgangsverkehr auf der B 25 angeordnet wurden, wurden zwischenzeitlich auch aufgehoben. Folglich wurde die vorgenannte Teilzielsetzung des Vorhabens bereits anderweitig in die Realität umgesetzt; eine Ortsumgehung könnte insoweit keinen weiteren förderlichen Beitrag dazu leisten.

Ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen dem Bau der Ortsumgehung und dem im Raum stehenden Neubau der B 131n besteht, anders als im Anhörungsverfahren gemutmaßt wurde, nicht. Insbesondere ist der Ortsumgehung in der festgestellten Planungskonzeption keine dienende Funktion bzgl. dieses Straßenzuges zugeordnet; u. U. könnte sie allenfalls faktisch eine evtl. spätere Errichtung der B 131n geringfügig vereinfachen.

### **3.3 Öffentliche Belange**

#### **3.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung**

Leitziel der Landesplanung ist es, gleichwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Teilräumen zu schaffen und zu erhalten (vgl. Art. 5 Abs. 1 BayLplG). Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Landesteile des Freistaats unabdingbar. Das Ziel lässt sich in dem weiträumigen Flächenstaat Bayern nicht ohne eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur erreichen, die auch die Verkehrserschließung im ländlichen Raum einbezieht und verbessert.

Die Verkehrsinfrastruktur ist laut Kapitel 4.1.1 des Landesentwicklungsprogramms Bayern 2013 (LEP) in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen. Nach der Begründung zu Kapitel 4.1.1 haben Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen zur Ergänzung des Verkehrswegenetzes so umweltverträglich und ressourcenschonend wie möglich zu erfolgen. Gemäß Kapitel 4.2 des LEP soll das Netz u. a. der Bundesfernstraßen leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden. In der Begründung dazu wird dargelegt, dass diese Straßen die Hauptlast des Verkehrs im Personen- und Güterverkehr tragen. Eine leistungsfähige und sichere Straßeninfrastruktur – einschließlich der dazugehörigen Anlagen des ruhenden Verkehrs – ist deshalb ein entscheidender Standortfaktor und trägt damit zur räumlichen Wettbewerbsfähigkeit Bayerns und seiner Teilräume bei. Außerdem soll nach Kapitel 4.2 des LEP bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes bevorzugt vor dem Neubau erfolgen. Daneben soll nach Kapitel 4.1.2 des LEP die Einbindung Bayerns in das internationale und nationale Verkehrswegenetz verbessert werden. Nach der insoweit vom LEP gegebenen Begründung ist für die Einbindung Bayerns in das nationale Verkehrswegenetz insbesondere die zügige Realisierung der im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthaltenen bayerischen Vorhaben zum Aus- bzw. Neubau des Straßennetzes wichtig. Diese Maßgaben setzt die festgestellte Planung hinreichend um bzw. widerspricht ihnen jedenfalls nicht; die Ortsumgehung Dinkelsbühl war insbesondere bereits im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten und ist nach dessen zwischenzeitlicher Fortschreibung auch vom aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 umfasst.

Der Regionalplan der Region Westmittelfranken (RP 8) greift die vorgenannten Vorgaben des LEP auf und konkretisiert sie weiter. In Kapitel 4.2.1.2 des RP 8 wird zielförmig festgelegt, dass zur Verbesserung des großräumigen und überregionalen Verkehrs im Zuge der Bundesstraßen notwendige Ortsumgehungen realisiert werden sollen. In der Begründung zu diesem Ziel wird ausgeführt, dass eine Verbesserung im Bundesstraßennetz durch bestimmte, dort im Einzelnen aufgeführte Maßnahmen erreicht werden kann. Hier wird u. a. eine Ortsumgehung von Dinkelsbühl im Zuge der B 25 explizit genannt. Sie wird folglich auch vom Regionalplan als grundsätzlich notwendig anerkannt.

Die planfestgestellte Trasse der Ortsumgehung überschneidet sich über einen großen Teil des Trassenverlaufs mit einem Vorranggebiet für die Wasserversorgung (TR 9; siehe Tekturkarte 4 zur Karte 2 des RP 8). Nach Kapitel 7.2.2.2 des RP 8 sollen genutzte oder zur Nutzung vorgesehene Trinkwasservorkommen durch Wasserschutzgebiete gesichert werden. Außerhalb der Schutzgebiete werden im Einzelnen benannte empfindliche Bereiche der Grundwassereinzugsgebiete als Vorranggebiete für die öffentliche Wasserversorgung (Vorranggebiete Wasserversorgung) gesichert. Das vorgenannte Vorranggebiet ist hier mit aufgelistet. In den Vorranggebieten Wasserversorgung soll nach dem Willen des Regionalplans der Sicherung der öffentlichen Wasserversorgung Vorrang gegenüber konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen eingeräumt werden. Um konkurrierende raumbedeutsame Nutzungen in Vorrang- und Vorbehaltsgebieten handelt es

sich nach der Begründung zum genannten Kapitel des RP 8 in der Regel u. a. bei Eingriffen in den Untergrund, deren Ausmaß (räumliche Ausdehnung und/oder Tiefe) die natürliche Schutzfunktion der Grundwasserüberdeckung wesentlich mindert, oder wenn Grundwasser freigelegt wird, wie dies bei der Gewinnung von Bodenschätzen oder bei großen Baumaßnahmen der Fall sein kann, sofern nicht geeignete Schutzmaßnahmen vorgesehen werden. Das gegenständliche Vorhaben ist im Ergebnis nicht als konkurrierende Nutzung in diesem Sinn anzusehen. Es beinhaltet zwar dadurch, dass die Ortsumgehungsstrasse teilweise im Geländeeinschnitt geführt wird, der bis zu etwa 11 m unter die derzeitige Geländeoberkante reicht, Eingriffe in den Boden, durch die im Eingriffsbereich die Schutzfunktion der über dem Grundwasser liegenden Erdschichten beeinträchtigt werden kann. Durch die Trassenführung kann der Zweck des Vorranggebiets im Teilbereich südwestlich der Ortsumgehungsstrasse nicht mehr erreicht werden; hier kann keine Erweiterung der öffentlichen Trinkwassergewinnung mehr stattfinden, ebenso keine Entnahmesteigerung am zur Trasse nächstgelegenen Trinkwasserbrunnen in dem mit Verordnung des Landratsamtes Ansbach vom 11.08.1998 hier festgesetzten Wasserschutzgebiet. Die Stadtwerke Dinkelsbühl als zuständiger Wasserversorger beabsichtigen allerdings – entgegen im Anhörungsverfahren geäußerten Behauptungen – auch keine Erweiterung des Wasserschutzgebietes in Richtung der Ortsumgehungsstrasse (oder gar darüber hinaus). Das Wasserwirtschaftsamt Ansbach hat außerdem bestätigt, dass eine entsprechende Erweiterung aus Gründen der (mangelnden) Schutzfähigkeit des Grundwasservorkommens wasserwirtschaftlich nicht sinnvoll wäre. Im Erörterungstermin wurde insoweit ergänzend dargelegt, dass das vom nächstliegenden Trinkwasserbrunnen genutzte Grundwasser in Richtung Westen fließt, so dass der Trassenbereich der Ortsumgehungsstrasse außerhalb des Einzugsgebietes des Brunnens liegt. Das Wasserwirtschaftsamt hat deshalb erklärt, dass die mit dem Vorhaben einher gehende Einschränkung bzgl. des Vorranggebiets TR 9 aus fachlicher Sicht hingenommen werden kann. Dies hat es auch damit begründet, dass der wesentliche Zweck des Vorranggebiets TR 9, das Einzugsgebiet außerhalb des Schutzgebietes vor raumbedeutsamen Planungen zu schützen und potentielle Räume für eine evtl. zukünftige Erweiterung zu sichern, weiterhin insgesamt noch in ausreichendem Maß erreicht werden kann. Im Hinblick darauf ist in der Gesamtschau die Ortsumgehungsstrasse, die das Vorranggebiet nur an seinem südwestlichen Rand berührt und nur auf einen flächenmäßig sehr kleinen Teil des Gebietes Auswirkungen hat, nicht als mit der Wasserversorgung konkurrierend anzusehen.

Im nördlichen und südöstlichen Bereich der Trassenführung kommt es zu Überschneidungen mit landschaftlichen Vorbehaltsgebietsflächen (siehe Karte 3 des RP 8). Nach Kapitel 7.1.3.1 des RP 8 soll in den landschaftlichen Vorbehaltsgebieten der Sicherung und Erhaltung besonders schutzwürdiger Landschaftsteile bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen ein besonderes Gewicht beigemessen werden. Nach der Begründung des Regionalplans hierzu sind landschaftliche Vorbehaltsgebiete aber keine Schutzgebiete im Sinne des Naturschutzrechts und haben auch keine vergleichbaren Funktionen. Ihre Bedeutung soll insbesondere bei der Abwägung mit anderen Ansprüchen an den Raum gewürdigt werden. Diese Würdigung führt zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben mit dem damit einher gehenden Eingriff in Vorbehaltsgebietsflächen zugelassen werden kann. Für das Vorhaben besteht – wie sich nicht zuletzt aus der gesetzlichen Bedarfsfeststellung (siehe dazu unter C. 3.2.1) sowie, wie dargelegt, aus dem Regionalplan selbst ergibt – ein gewichtiger Bedarf. Das Vorbehaltsgebiet kann in der Gesamtbetrachtung auch nicht in zumutbarer Weise durch die Wahl einer außerhalb des Gebietes liegenden Trassenvariante verschont werden (vgl. hierzu die Ausführungen C. 3.3.2.1). Die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen für das Gebiet sind mit der festgestellten Planung so weit wie möglich verringert, etwa durch die abschnittsweise Führung der Ortsumgehungsstrasse im Geländeeinschnitt und der damit hier deutlich verringerten optischen Fernwirkung der Trasse, die ab-

schnittsweise Nutzung einer schon vorhandenen Straßentrasse südöstlich von Dinkelsbühl sowie landschaftspflegerische Maßnahmen zur Gestaltung des unmittelbaren Trassenumfeldes (siehe dazu Unterlage 12.3 T). Waldflächen müssen für das Vorhaben nicht gerodet werden, in Weierketten bzw. -gruppen wird nicht eingegriffen (vgl. dazu die Begründungen des RP 8 zu den Vorbehaltsgebieten LB 3 und LB 4 in der Begründung zu Kapitel 7.1.3.1 des RP). Im Hinblick darauf muss trotz des dem landschaftlichen Vorbehaltsgebiet beizumessenden besonderen Gewichts das hieran bestehende Integritätsinteresse zurücktreten, zumal der Eingriff in Bezug auf die Gesamtgröße der Vorbehaltsflächen zu vernachlässigen ist und diese auch nur jeweils in Randbereichen betroffen sind. Die Umsetzung der in der Begründung zu Kapitel 7.1.3.1 für die einzelnen Vorbehaltsgebiete genannten einschlägigen Maßnahmen wird daher auch nicht vereitelt oder spürbar erschwert.

Weitere landes- bzw. regionalplanerische Einrichtungen oder Maßnahmen, die dem Vorhaben entgegenstehen könnten, gibt es nicht. Dies haben auch die höhere Landesplanungsbehörde sowie der Regionale Planungsverband Westmittelfranken bestätigt.

Soweit Grundsätze der Landes- bzw. Regionalplanung nicht vollumfänglich Beachtung in der Planung finden, ist die Zurückstellung der mit diesen verfolgten Belangen in der Gesamtabwägung angesichts der gewichtigen, für das Vorhaben sprechenden Gründe ebenso gerechtfertigt.

Die beiden vorgenannten Stellen haben keine Einwendungen gegen die Ortsumgehung Dinkelsbühl erhoben. Die in diesem Zusammenhang gemachten Maßgaben, dass von Seiten der Fachbehörden, insbesondere des Wasserwirtschaftsamtes Ansbach, keine Einwendungen bzgl. des Trinkwasserschutzes erhoben werden bzw. das Vorhaben in Einklang mit den Belangen des Trinkwasserschutzes steht, sind – wie bereits dargelegt – erfüllt (siehe auch die Ausführungen unter C. 3.3.7.1.1).

### **3.3.2 Planungsvarianten**

Aus dem fachplanungsrechtlichen Abwägungsgebot ergibt sich auch die Pflicht, planerische Varianten in Betracht zu ziehen (vgl. z. B. BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009, NuR 2009, 480). Ernsthaft sich anbietende Alternativlösungen müssen bei der Zusammenstellung des abwägungserheblichen Materials berücksichtigt werden und mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange Eingang finden (BVerwG, Beschluss vom 20.12.1988, BVerwGE 81, 128, 136 f.). Zu diesen in das Verfahren einzubeziehenden und zu untersuchenden Alternativen gehören neben den von Amts wegen ermittelten auch solche, die von dritter Seite im Laufe des Verfahrens vorgeschlagen werden (BVerwG, Urteil vom 12.12.1996, BVerwGE 102, 331, 342). Die Planfeststellungsbehörde ist indes nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle von ihr zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen oder von dritter Seite vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Auch im Bereich der Planungsalternativen braucht sie den Sachverhalt nur so zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Sie ist befugt, Alternativen, die sich auf Grund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, schon in einem frühen Verfahrensstadium auszuschneiden (vgl. BVerwG, Urteile vom 25.01.1996, BVerwGE 100, 238, 249 f., und vom 20.05.1999, NVwZ 2000, 555). Stellt sich im Rahmen einer solchen Vorprüfung heraus, dass das mit der Planung zulässigerweise verfolgte Konzept bei Verwirklichung der Alternativtrasse nicht erreicht werden kann und daher die Variante in Wirklichkeit auf ein anderes Projekt hinausliefere, so kann die Planfeststellungsbehörde diese Variante ohne wei-

tere Untersuchungen als ungeeignet ausscheiden (BVerwG, Urteil vom 19.05.1998, BVerwGE 107, 1, 13 f.).

Es ist auch nicht abwägungsfehlerhaft, wenn eine verworfene Variante ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre. Nach der insoweit gefestigten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sind die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Auswahl zwischen verschiedenen Trassenvarianten erst dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Linienführung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen (vgl. z. B. BVerwG, Urteil vom 09.06.2004, NVwZ 2004, 1486, 1490; Beschluss vom 12.04.2005, NVwZ 2005, 943, 947).

### 3.3.2.1 *Trassenvarianten*

#### 3.3.2.1.1 Beschreibung der Varianten

Unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen wurden die nachfolgend beschriebenen, vom Vorhabenträger untersuchten, von Dritten im Verfahren vorgeschlagenen oder von der Planfeststellungsbehörde für vertretbar gehaltenen Trassenalternativen für den Bau der Ortsumgehung Dinkelsbühl näher geprüft und in die Abwägung eingestellt. Der Verlauf der meisten dieser Varianten ist auch in der Unterlage 3 Blatt 1 T planlich skizziert, lediglich die innerörtlich verlaufenden Varianten sind aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht allesamt dargestellt. Die Varianten sind in der Unterlage teilweise anders als nachfolgend bezeichnet. Aus der nun folgenden Beschreibung der einzelnen Trassenvarianten ist aber hinreichend deutlich erkennbar, welche zeichnerische Darstellung die jeweilige Variante abbildet.

##### 3.3.2.1.1.1 Nullvariante

Bei dieser Variante wird keine Ortsumgehungstrasse gebaut, das Bundesstraßennetz in bzw. unmittelbar um Dinkelsbühl herum bleibt in der jetzt gegebenen Form bestehen. Ergänzend werden nur die in der Ortsdurchfahrt von Dinkelsbühl vorhandenen lichtsignalgeregelten Kreuzungen optimiert und die Signalisierungen besser aufeinander abgestimmt sowie ggf. weitere verkehrsrechtliche Regelungen bzgl. des Lkw-Durchgangsverkehrs getroffen.

##### 3.3.2.1.1.2 Variante 1.1 (bahnparallele Trasse mit höhengleicher Kreuzung der Bahnlinie)

Bei der Variante 1.1 verläuft die Ortsumgehungstrasse von Norden her bis in etwa zur Einmündung der Dürrwanger Straße in die B 25 auf der bestehenden Bundesstraßen-trasse. Vor dem Bahnübergang im Zuge der Feuchtwanger Straße verlässt die Ortsumgehung die Bundesstraßen-trasse und verläuft anschließend östlich entlang der Bahnlinie, bis sie im südlichen Stadtgebiet von Dinkelsbühl auf die Augsburger Straße trifft. Ab dem Zusammentreffen mit dieser Straße verläuft die Ortsumgehung auf deren Trasse weiter. Die beiden Bahnübergänge, die sich derzeit im Zuge der Ortsdurchfahrt der B 25 befinden, bleiben bestehen. Die Ortsumgehungstrasse wird durch insgesamt vier Knotenpunkte mit dem vorhandenen Straßennetz verknüpft. Hierzu wird die Einmündung der Dürrwanger Straße baulich angepasst, das westlich der Ortsumgehung verlaufende Teilstück der Feuchtwanger Straße wird in Form einer mit Lichtzeichen geregelten Einmündung an die Ortsumgehung angeschlossen. Der höhengleiche Bahnübergang verläuft dadurch bedingt im unmittelbaren Zufahrtsbereich zum Knotenpunkt. Daneben wird zur Anbindung der Von-Raumer-Straße eine neue Verbindungsstraße gebaut, die eben-

so in Form einer Einmündung an die Ortsumgehung angeschlossen wird. Schließlich werden die Wassertrüdingen Straße und die Luitpoldstraße mit einer signalgeregelten Kreuzung an die Ortsumgehung angebunden. Die Bahnlinie quert hier die Luitpoldstraße im unmittelbaren Kreuzungsbereich.

Die Baulänge der Variante beträgt etwa 1,2 km. In dem Bereich, in dem die Ortsumgehung die Bechhofener Straße unterquert, ist der Geländeeinschnitt, in dem die Bahnlinie verläuft, vergleichsweise schmal und mit steilen Böschungen ausgebildet. Hierdurch wird es nötig, das östlich anstehende Gelände mit Hilfe einer zumindest 300 m langen und bis zu 13 m hohen Stützwand dauerhaft abzufangen.

#### 3.3.2.1.1.3 Variante 1.2 (bahnparallele Trasse mit höhenfreier Kreuzung der Bahnlinie)

Diese Variante weist starke Ähnlichkeiten zur Variante 1.1 auf. Sie unterscheidet sich von dieser dadurch, dass die bei der Variante 1.1 vorgesehenen Straßenanbindungen an die Ortsumgehung, die höhengleich von der Bahnlinie gequert werden, teilweise verlegt und so ausgestaltet werden, dass eine höhenfreie Querung der Bahnlinie ermöglicht wird. Insgesamt drei Knotenpunkte sind bei dieser Variante vorgesehen. Die Dürrwanger Straße sowie die Von-Raumer-Straße werden jeweils mittels einer Einmündung an die Ortsumgehungstrasse angebunden. Die Luitpoldstraße wird in südöstliche Richtung verlängert und nach dem (höhenfreien) Überqueren der Bahnlinie an die Königsberger Straße angeschlossen, die ihrerseits an die Bestandstrasse der B 25 angebunden ist. Die Feuchtwanger Straße würde bei der Variante 1.2 im Bereich des nördlichen Bahnübergangs enden und nicht an die Ortsumgehung angebunden werden.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde u. a. auch eine als Variante „Schütte“ bezeichnete bahnparallele Führung der Ortsumgehung vorgeschlagen, die Gemeinsamkeiten mit der Variante 1.2 aufweist. Die Linienführung der Ortsumgehung ist in beiden Fällen ähnlich, die Feuchtwanger Straße würde wohl auch hier nicht an die B 25 angebunden werden, die Von-Raumer-Straße mit Hilfe einer Einmündung hingegen schon. Die Luitpoldstraße würde von der Ortsumgehung höhenfrei gequert, anschließend würde diese im Bereich der Einmündung der Königsberger Straße wieder in die Bestandstrasse der B 25 einschleifen. Anders als bei der Variante 1.2 würde aber wohl auch die Dürrwanger Straße nicht unmittelbar an die Ortsumgehung angeschlossen werden, dafür würde im Gegenzug auf einer Höhenebene oberhalb der Ortsumgehung parallel zu dieser zwischen der Dürrwanger Straße und der Straße „Am Stauferwall“ eine neue Ortsstraßenverbindung geschaffen werden. Die Variante „Schütte“ wird auf Grund der Gemeinsamkeiten aber dennoch mit der zuvor beschriebenen Variante 1.2 weiter unten zusammen bewertet; die dortigen Bewertungen der Variante 1.2 gelten im Wesentlichen auch für die Variante „Schütte“.

#### 3.3.2.1.1.4 Variante 1.3 („Kleine Kommunalstraße Ost“)

Bei dieser im Rahmen des Anhörungsverfahrens eingebrachten Variante wird die Trasse in etwa ab der Einmündung der Dürrwanger Straße in die bestehende Bundesstraßentrasse östlich entlang der Bahnlinie geführt. Sie endet aber dann bereits an der Von-Raumer-Straße/Karlsbader Straße und weist nur eine Länge von etwa 300 m auf. Sie wird an geeigneten Punkten mit dem umgebenden Straßennetz verknüpft.

#### 3.3.2.1.1.5 Variante 1.4 („Integrierte leistungsfähige innerörtliche Hauptverkehrsstraße“)

Diese auch im Rahmen des Anhörungsverfahrens eingebrachte Variante beinhaltet ebenso eine Trassierung östlich der Bahnlinie vom Bereich der Einmündung

der Dürrwanger Straße in die B 25 bis zur Von-Raumer-Straße. Der Bahnübergang im Zuge der Feuchtwanger Straße kann hier aufgelassen werden, der westliche Teil der Feuchtwanger Straße wäre dann nicht an die neue Trasse angebunden. Durch die Verknüpfung der St 2220 mit der neuen Trasse wird ein Ersatz für die durch die Abbindung der Feuchtwanger Straße unterbrochenen Verkehrsbeziehungen geschaffen. Die Eisenbahnüberführung „Am Stauerwall“ muss bei dieser Lösung nicht auf Dauer bestehen bleiben. Auch bei dieser Variante wird die Straße an geeigneten Stellen mit dem in der Umgebung verlaufenden Straßennetz verknüpft.

#### 3.3.2.1.1.6 Variante 1.5 (sog. „Konsenslösung“)

Diese Variante wurde aus der Bürgerschaft heraus im Vorfeld eines Bürgerentscheids, der im Jahr 2009 stattgefunden hat, entwickelt. Dieser Variante liegt ebenso eine in der Ortslage von Dinkelsbühl parallel zur Bahnlinie verlaufende Trassierung zugrunde. Sie beginnt nördlich von Dinkelsbühl im Bereich der Einmündung der St 2218, nähert sich dann schnell der Bahnlinie und verläuft anschließend am Ostrand dieser, bis sie etwa auf Höhe des Wohngebietes „Grillenbuck“ wieder in die bestehende Trasse der B 25 einschleift. Die Trasse verläuft dabei in mehreren Abschnitten in Tunnellage (ab dem Zusammentreffen mit der Bahnlinie bis etwa zum Kreuzungspunkt mit der Dürrwanger Straße/Feuchtwanger Straße, im Kreuzungsbereich mit der Straße „Am Stauerwall“ und einem im Bereich der Kreuzung der Trasse mit der Luitpoldstraße/Augsburger Straße beginnenden Streckenabschnitt). Bei dieser Variante kann die Ortsumgehung dementsprechend nur nördlich der Ortslage von Dinkelsbühl (im Bereich der Einmündung der St 2218) und südlich davon (etwa auf Höhe des Wohngebietes „Grillenbuck“) an das umgebende Straßennetz angebunden werden.

Die Tunnel weisen eine Gesamtlänge von beinahe 1 km auf, dazwischen wird die Trasse auf einer Länge von über 600 m in Troglage (deutlich tiefer als die Bahnlinie) geführt. In den Trogbereichen ist es nötig, die anstehenden steilen Böschungen durch entsprechende Stützkonstruktionen abzufangen. Diese können im Extremfall Höhen von fast 20 m erreichen. Insgesamt weist die Ortsumgehung bei dieser Variante eine Länge von knapp 2,2 km auf.

#### 3.3.2.1.1.7 Variante 2.1 (Ostumgehung)

Die Ortsumgehung beginnt bei der Variante 2.1 nördlich von Dinkelsbühl auf Höhe der Einmündung der aus Richtung Westen ankommenden St 2218 und zweigt hier in Richtung Osten von der bestehenden Bundesstraßentrasse ab. Sie verläuft zunächst in gewissem Abstand zum Wohngebiet „Schelbuck“ entlang dieses Gebiets, bevor die Trasse im Bereich der „Wilhelmshöhe“ in südöstliche Richtung abschwengt. Im weiteren Verlauf führt sie am „Mutschachwald“ einschließlich einer dort liegenden Kleingartensiedlung vorbei. Im Anschluss daran beschreibt die Ortsumgehungstrasse einen weitläufigen Rechtsbogen und trifft im Bereich der Einmündung der Wassertrüdingen Straße in die St 2218 auf das hier in Richtung Wassertrüdingen verlaufende Teilstück der Staatsstraßentrasse. Ab dem Zusammentreffen mit dieser verläuft die Ortsumgehung auf der Trasse der Staatsstraße, die hierzu verbreitert wird. Die Ortsumgehung endet schließlich am schon vorhandenen Kreisverkehr nördlich des Lohmühlweihers. Bei dieser Variante wird die Ortsumgehung an insgesamt vier Stellen mit dem vorhandenen Straßennetz verknüpft. Nördlich von Dinkelsbühl wird sie mit einem Kreisverkehr an die bestehende Trasse der B 25 sowie die St 2218 angebunden. Der aus nördlicher Richtung ankommende Teil der Dürrwanger Straße wird höhengleich an die Ortsumgehung angebunden, der südlich der Umgehungsstraße liegende Teile dieser Straße erhält hingegen keine Anbindung an die Ortsumgehung. Die St 2220 wird mit einem

teilplanfreien Knotenpunkt mit der Ortsumgehung verknüpft. Die Wassertrüdingen Straße sowie der dortige Abschnitt der St 2218 werden mittels eines Kreisverkehrs an die Ortsumgehung angeschlossen. An ihrem Ende wird die Ortsumgehung an den schon vorhandenen Kreisverkehr im Zuge der B 25 angebunden.

Die Baulänge der Neubautrasse beträgt bei dieser Variante etwa 2,8 km, hinzu kommt ein Ausbau der St 2218 auf einer Länge von etwa 800 m.

#### 3.3.2.1.1.8 Variante 2.2 (Ostumgehung mit Weiterführung in Richtung Süden)

Bei dieser Variante verläuft die Ortsumgehungstrasse bis etwa auf Höhe der Kleingartensiedlung am Rand des „Mutschachwaldes“ wie bei der Variante 2.1. Im Anschluss daran verlässt sie den Trassenverlauf der Variante 2.1 und verläuft östlich versetzt zu dieser erst bogenförmig, anschließend weist sie eine gestreckte Linienführung auf und kreuzt die St 2218. Sonach verläuft sie zuerst in südliche Richtung und überquert den Hammerweiher, bevor sie im weiteren Verlauf in Richtung Südosten abschwimmt, die Ortschaften Neustädtlein und Knittelsbach in einiger Entfernung passiert und weitere Weiheranlagen kreuzt. Nördlich der Walkmühle schwenkt die Ortsumgehung schließlich auf die Bestandstrasse der B 25 ein.

Die Baulänge der Ortsumgehung ist bei dieser Variante nochmals 3,3 km größer als die Neubaulänge der Variante 1.1. Für die Überquerung der angesprochenen Weiher ist jeweils ein Brückenbauwerk erforderlich.

#### 3.3.2.1.1.9 Variante 3.1 (Westumgehung)

Bei der Variante 3.1 beginnt die Ortsumgehung nördlich von Dinkelsbühl an der Einmündung der St 2218 in die bestehende Bundesstraßentrasse. Sie verläuft ab der Einmündung auf der Trasse der Staatsstraße in westliche Richtung, die hierfür entsprechend ausgebaut werden muss, bevor sie etwas östlich der bestehenden Einmündung der AN 45 in die St 2218 die Staatsstraße verlässt und in südliche Richtung abschwimmt. Im weiteren Verlauf Richtung Süden passiert sie die Reichertsmühle und schwenkt dann in einem Bogen in südöstliche Richtung ab. Anschließend verläuft die Trasse der Ortsumgehung in einem relativ schmalen Korridor zwischen dem Gaisweiher und dem daran anschließenden Walkweiher einerseits und großflächigen Wohngebieten Dinkelsbühls andererseits. Die Entfernung der Trasse zu den Wohngebieten beträgt dabei teilweise nur 20 - 70 m. Nach dem Passieren der Wohngebiete verläuft die Ortsumgehungstrasse in nordöstliche Richtung über die Wörnitz und die Bahnlinie hinweg und endet schließlich am schon vorhandenen Kreisverkehr im Zuge der B 25 nördlich des Lohmühlweihers. Neben den beiden Verknüpfungen der Ortsumgehungstrasse mit der bestehenden Bundesstraßentrasse am Trassenanfang und -ende wird die Ortsumgehung an insgesamt fünf Stellen mit dem umgebenden Straßennetz verknüpft. Die Larrieder Straße kreuzt die Ortsumgehung, wie bisher auch schon die Staatsstraße, höhengleich. Die Crailsheimer Straße sowie der westlich der Ortsumgehung verbleibende Abschnitt der St 2218 werden im Kreuzungsbereich mit der Ortsumgehungstrasse verlegt und ebenso an diese angeschlossen. Östlich der Reichertsmühle wird die St 2220 an die Ortsumgehung angebunden, die Staatsstraße muss hierfür abschnittsweise verlegt werden. Die AN 45, die die Ortsumgehung im Bereich zwischen Gaisweiher und Walkweiher kreuzt, erhält einen höhengleichen Anschluss an die Umgehungsstraße. Die unmittelbar westlich der Wörnitz verlaufende Mönchsrother Straße wird teilplanfrei an die Ortsumgehung angebunden; dies ist notwendig, da sich die Ortsumgehung wegen der hier unmittelbar anschließenden Talbrücke über die Wörnitz erheblich über dem Höhenniveau der Mönchsrother Straße befindet.

Bei der Variante 3.1 ist die Ortsumgehungstrasse insgesamt etwa 6,2 km lang. Darin bereits beinhaltet ist die etwa 1,5 km lange Ausbaustrecke der St 2218. Im Umfeld der Reichertsmühle verläuft die Trasse auf einer Länge von etwa 360 m durch die Schutzzone III des dortigen Wasserschutzgebiets. In dem Bereich, in dem die Ortsumgehung die Wörnitz überquert, durchschneidet die Trasse auf einer Länge von etwa 200 m das FFH-Gebiet DE7029371 „Wörnitztal“ sowie das Europäische Vogelschutzgebiet DE7130471 „Nördlinger Ries und Wörnitztal“.

#### 3.3.2.1.1.10 Variante 3.2 (Westumgehung mit zweimaliger Wörnitzquerung)

Bei dieser Variante verlässt die Ortsumgehungstrasse die bestehende B 25 bereits auf Höhe von Hellenbach/Burgstall in südwestliche Richtung. Sie überquert anschließend die Bahnlinie sowie die Wörnitz, bevor sie in südliche Richtung schwenkt. Nach einem erneuten Schwenk in Richtung Südwesten trifft sie etwas nördlich der bestehenden Trasse der Crailsheimer Straße auf den Trassenverlauf der Variante 3.1 und nimmt diesen auf.

Bei der Variante 3.2 vergrößert sich die Länge der Ortsumgehung gegenüber der Variante 3.1 nochmals um etwa 2,2 km. Das FFH-Gebiet DE7029371 „Wörnitztal“ sowie das Europäische Vogelschutzgebiet DE7130471 „Nördlinger Ries und Wörnitztal“ werden nördlich von Dinkelsbühl nochmals auf einer Länge von etwa 300 m durchschnitten.

#### 3.3.2.1.1.11 Variante 3.3 (Westumgehung mit Weiterführung in Richtung Süden)

Bei dieser Variante verläuft die Ortsumgehungstrasse bis etwa auf Höhe von Radwang wie bei der Variante 3.1. Hier verlässt die Ortsumgehung dann den Trassenverlauf der Variante 3.1 und schwenkt nach Südosten ab. Südlich der Neumühle verläuft die Ortsumgehung abschnittsweise auf der Trasse der Mönchsrother Straße. Nordwestlich von Knittelsbach verlässt die Ortsumgehung diese Trasse wieder, schwenkt nach Osten ab und überquert die Wörnitz, die Bahnlinie sowie die Bestandstrasse der B 25. Anschließend verläuft die Trasse in einem weiten Bogen nach Süden bzw. Südosten und schwenkt nördlich der Walkmühle schließlich in die bestehende Bundesstraßentrasse ein. Ab dem Verlassen des Verlaufs der Variante 3.1 erhält die verlängerte Ortsumgehung nochmals vier Verknüpfungspunkte mit dem nachgeordneten Straßennetz. So werden die beiden verbleibenden Äste der Mönchsrother Straße mit Einmündungen an die Ortsumgehung angebunden. Die östlich der Ortschaft Radwang verlaufende gemeindliche Straße wird ebenso höhengleich angeschlossen. Schließlich wird die bestehende Bundesstraßentrasse zwischen Knittelsbach und Neustädtlein im Wege einer höhengleichen Kreuzung mit der Ortsumgehung verbunden.

Bei der Variante 3.3 verlängert sich die Baulänge der Ortsumgehung gegenüber der Variante 3.1 nochmals um etwa 2,5 km. Das FFH-Gebiet DE7029371 „Wörnitztal“ sowie das Europäische Vogelschutzgebiet DE7130471 „Nördlinger Ries und Wörnitztal“ werden bei der Variante auf einer Länge von etwa 170 m durchschnitten.

#### 3.3.2.1.1.12 Variante 3.4 (Weitläufige Westumgehung)

Bei der Variante 3.4 verläuft die Ortsumgehung bis in etwa zur Kreuzung mit der bestehenden Trasse der Crailsheimer Straße wie bei der Variante 3.2. Anschließend verlässt sie den Trassenverlauf der letztgenannten Variante in Richtung Südwesten und kreuzt die St 2220 im Bereich zwischen Rain und der Reichertsmühle. Südlich der Kreuzung mit der Staatsstraße vollzieht die Trasse einen Bo-

gen in südöstliche Richtung. Im weiteren Verlauf behält sie diese Richtung bei und verläuft im Korridor zwischen Gaisweiher/Walkweiher und Holzapfelshof sowie zwischen Hohenschwärz und Radwang hindurch. Südlich von Knittelsbach quert die Ortsumgehungstrasse die Wörnitz sowie die Bahnlinie und schwenkt anschließend in die bestehende Bundesstraßentrasse ein. Die Ortsumgehung erhält bei dieser Variante im Vergleich zu den anderen Varianten die meisten Verknüpfungspunkte mit dem umgebenden Straßennetz. Neben den Verknüpfungen der Ortsumgehung mit der B 25 an ihrem Beginn und Ende wird sie im Kreuzungsbereich mit der St 2218 und der Crailsheimer Straße ähnlich wie bei der Variante 3.1 mit diesen Straßenzügen verbunden. Nordöstlich von Rain wird die St 2220 an die Ortsumgehungstrasse angebunden. Weitere Verknüpfungen mit dem vorhandenen Straßennetz erhält die Ortsumgehung östlich von Segringen, nördlich von Holzapfelshof, zwischen Radwang und Sankt Ulrich und südöstlich von Knittelsbach. Die Verknüpfungen erfolgen dabei ausnahmslos durch höhengleiche Kreuzungen bzw. Einmündungen.

Die Baulänge dieser Variante beträgt ab dem Punkt, an dem sie den Trassenverlauf der Variante 3.2 verlässt, etwa 7 km. Das FFH-Gebiet DE7029371 „Wörnitztal“ sowie das Europäische Vogelschutzgebiet DE7130471 „Nördlinger Ries und Wörnitztal“ werden bei der Variante auf einer Länge von etwa 650 m durchschnitten. Daneben verläuft die Ortsumgehung bei dieser Variante westlich der Reichertsmühle auf gewisser Länge durch die Schutzzonen II und III des dortigen Wasserschutzgebiets.

#### 3.3.2.1.2 Bewertung und Vergleich der Varianten

Die Bewertung der einzelnen Varianten sowie der Vergleich der Varianten untereinander ergibt im Wesentlichen folgendes:

##### 3.3.2.1.2.1 Nullvariante

Mit Blick auf die unter C. 3.2.2 beschriebenen Planungsziele muss festgestellt werden, dass die Nullvariante nicht ansatzweise in der Lage ist, diese Ziele zu erreichen. Bei ihr würde der Verkehr der B 25 weiterhin auf der bestehenden innerörtlichen Trasse abgewickelt werden. Eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus der Ortslage von Dinkelsbühl heraus erfolgt nicht, die verschiedenen Verkehrsarten können nicht entflochten und eine Steigerung der Sicherheit für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer kann nicht erreicht werden. Die Verkehrssicherheit würde sich im Gegenteil durch die in Zukunft zu erwartende allgemeine Erhöhung des Verkehrsaufkommens eher noch verringern. Die beiden höhengleichen Bahnübergänge sowie die davon ausgehenden Sicherheitsrisiken blieben weiterhin bestehen. Eine merkliche Verbesserung bzgl. des Verkehrsablaufs und -flusses auf der B 25 sowie eine Erhöhung des dort erreichbaren Reisegeschwindigkeitsniveaus kann die Nullvariante nicht bewirken, ebenso keine spürbaren Verringerungen von Verkehrslärm- und Luftschadstoffbelastungen in Dinkelsbühl. Eine rechtliche Verpflichtung für Lärmschutzmaßnahmen seitens der Bundesstraßenverwaltung besteht hier nicht, es käme allenfalls eine sog. Lärmsanierung auf freiwilliger Basis in Abhängigkeit von der Verfügbarkeit entsprechender Haushaltsmittel in Frage; ob bzw. wann die Ortsdurchfahrt in den Genuss einer entsprechenden Lärmsanierung kommen könnte, entzieht sich einer zuverlässigen Prognose. Mit der Nullvariante würden damit letztendlich ausschließlich die schon jetzt vorzufindenden Unzulänglichkeiten perpetuiert werden.

Auch ergänzende Maßnahmen im Bereich der Einmündung der St 2220 in die B 25 („Am Brühl“/Luitpoldstraße), etwa bzgl. der Signalisierung, wie sie im Anhörungsverfahren vorgeschlagen wurden, könnten die vorstehende Beurteilung nicht

verändern. Derartige Maßnahmen könnten – soweit sie nicht ohnehin bereits in der Vergangenheit ergriffen wurden – zwar u. U. die Verkehrssicherheit im unmittelbaren Kreuzungsbereich in gewissem Grad steigern, ein darüber hinaus gehender positiver Effekt für die Verkehrssicherheit abseits der Kreuzung ließe sich damit aber nicht erzielen.

Auch eine auf der Ortsdurchfahrt der B 25 ergänzend angeordnete (nächtliche) Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h würde nicht dazu führen, dass die Nullvariante die verfolgten Planungsziele erreichen könnte. Denn eine solche Geschwindigkeitsbegrenzung würde lediglich dazu führen, dass sich die Lärmbelastung (tageszeitlich) allenfalls in geringem Umfang verringern würde. Im Übrigen ergibt sich keine andere Beurteilung als für die Nullvariante ohne eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung.

Durch die Errichtung eines Kreisverkehrs an der Kreuzung der B 25 (Luitpoldstraße) mit der St 2220 (Am Brühl) in Dinkelsbühl, die bislang als plangleiche signalisierte Kreuzung ausgestaltet ist, ließe sich im Übrigen, anders als im Anhörungsverfahren behauptet, auch kein positiver Effekt hinsichtlich des Verkehrsflusses auf der B 25 in Dinkelsbühl erzielen. Unter den hier gegebenen verkehrlichen Randbedingungen wäre ein Kreisverkehr nicht so leistungsfähig zu betreiben wie die derzeitige lichtsignalgeregelte Kreuzung, insbesondere wäre das zumindest in Spitzenzeiten an einem Kreisverkehr auch für die auf der B 25 fahrenden Fahrzeuge größtenteils notwendige Anhalten vor dem Einfahren in den Kreisverkehr der flüssigen Verkehrsabwicklung zusätzlich abträglich. Darüber hinaus wäre ein Kreisverkehr an der betreffenden Stelle auch mit erheblichen Problemen insbesondere für Sehbehinderte oder blinde Fußgänger behaftet. Die Querungsstellen im Bereich des Kreisverkehrs könnten zwar barrierefrei ausgestaltet werden, trotzdem würde sich die Überquerung der B 25 bzw. der St 2220 infolge des Entfalls des durch die derzeitige Signalisierung für Fußgänger vermittelten Schutzes bei der Straßenquerung insoweit durch einen Kreisverkehr ebenso eine Verschlechterung gegenüber dem status quo ergeben. Hinzu kommt außerdem noch, dass für die Errichtung eines Kreisverkehrs an dem genannten Ort nicht unerhebliche Eingriffe in die Parkplatzflächen der im Umfeld der Kreuzung ansässigen Unternehmen (Rewe, McDonald's) bedingen würden. Ein Vergleich der Situation an der genannten Kreuzung mit der Situation an einer anderen Kreuzung im Zuge der St 2220 in Dinkelsbühl, die sich durch die Anlegung eines Kreisverkehrs behauptetermaßen deutlich verbessert habe, – noch dazu ausschließlich die Betrachtung der insgesamt an den beiden Knotenpunkten anzutreffenden Verkehrsbelastungen – führt nicht weiter, da sich die relevanten verkehrlichen Randbedingungen teilweise deutlich unterscheiden (Verkehrsstärken, Verkehrsaufteilung auf die unterschiedlichen Knotenpunktäste etc.).

Ähnliches gilt für die Errichtung eines Kreisverkehrs an der Kreuzung B 25 (Luitpoldstraße)/Wörnitzstraße/Am Stauerwall. Auch insoweit könnte ein Kreisverkehr keinen positiven Effekt für den Verkehrsfluss auf der B 25 erzielen; im Gegenteil würde ein solcher hier zu einer Verschlechterung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit führen. Ebenso würde auch an der betreffenden Stelle der Wegfall der derzeit vorhandenen Signalisierung für Fußgänger für diese eine Verschlechterung in verkehrssicherheitstechnischer Hinsicht bedeuten.

Durch die im Anhörungsverfahren vorgeschlagene Aufteilung des Verkehrs auf der B 25 auf zwei Richtungstrassen mit Einbahnverkehr, etwa durch Führung des Verkehrs in Nord-Süd-Richtung in der Luitpoldstraße und in Süd-Nord-Richtung in der Von-Raumer-Straße (oder umgekehrt), kann ebenso die Zielverfehlung der Nullvariante nicht behoben werden. Auch bei einer entsprechenden Aufteilung des Verkehrs verbleibt der Durchgangsverkehr zwangsläufig innerhalb der Ortslage von Dinkelsbühl, eine Entflechtung der unterschiedlichen Verkehrsarten ist auch hier

nicht in merklichem Ausmaß zu erreichen. Insbesondere in Süd-Nord-Richtung (bzw. in Nord-Süd-Richtung bei umgekehrter Verkehrsführung) ist es bei diesem Vorschlag auch nicht möglich, den Verkehrsablauf und Verkehrsfluss spürbar zu verbessern, da der Verkehr insoweit die Von-Raumer-Straße sowie die Straße „Am Stauferwall“ durchfahren müsste, in denen jeweils etliche Grundstückszufahrten existieren und die stark von Anliegerverkehren geprägt sind. Im Hinblick darauf sowie auf den aktuellen Ausbauzustand dieser Straßenzüge liegt es auf der Hand, dass sich bei (teilweiser) Verlagerung des Verkehrs in diese Straßenzüge hier kein für eine überregionale Straße adäquater Verkehrsablauf einstellen kann. Durch die weiterhin vollständige innerörtliche Führung des Verkehrs kann darüber hinaus keine Verminderung der verkehrsbedingten Immissionsbelastung der Dinkelsbühler Ortslage bewirkt werden. Bei der vorgeschlagenen Aufteilung des Verkehrs ist zudem auch weiterhin ein Überqueren der beiden höhengleichen Bahnübergänge im Zuge der B 25 für den Durchgangsverkehr nicht zu vermeiden. Ein spürbarer Sicherheitsgewinn für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer in Dinkelsbühl ist in der Summe ebenso nicht zu bewerkstelligen; einem evtl. abschnittswisen Sicherheitsgewinn in der bestehenden Ortsdurchfahrt der B 25 durch eine dortige Verkehrsentslastung stünde eine nicht unerhebliche Zunahme von aus dem motorisierten Verkehr herrührenden Gefahren für Fußgänger und Radfahrer im Bereich der Von-Raumer-Straße und der Straße „Am Stauferwall“ durch die mit der vorgeschlagenen Aufteilung des Verkehrs verbundene deutliche Zunahme der Verkehrsmengen in den beiden zuvor genannten Straßen gegenüber. Die zusätzliche Errichtung von Kreisverkehren an den Kreuzungen B 25 (Luitpoldstraße)/St 2220 (Am Brühl) und B 25 (Luitpoldstraße)/Wörnitzstraße/Am Stauferwall würde an der vorstehenden Beurteilung nichts ändern.

Die Nullvariante ist deshalb aus der weiteren Betrachtung auszuschneiden.

#### 3.3.2.1.2.2 Varianten 1.1 - 1.4

a) Die Varianten 1.1 - 1.4 weisen die Gemeinsamkeit auf, dass die neue Straßen-trasse bei ihnen jeweils innerhalb der Ortslage von Dinkelsbühl in Parallelführung zur vorhandenen Bahnlinie verläuft und an mehreren Punkten mit dem innerstädtischen Straßennetz verknüpft wird. Angesichts dessen muss festgestellt werden, dass eine solche Trassengestaltung hier nicht als Ortsumgehung i. S. v. § 16 Abs. 1 Satz 3 FStrG angesehen werden kann. Es ist zwar nicht grundsätzlich ausgeschlossen, dass eine durch die bebaute Ortslage führende Trassierung einer Bundesstraße der Beseitigung einer Ortsdurchfahrt dient, wie § 16 Abs. 1 Satz 3 FStrG es voraussetzt. Dies macht allerdings eine Streckenführung und Ausbau-konzeption erforderlich, welche ihr die den Charakter einer Ortsdurchfahrt bestimmenden Merkmale nach § 5 Abs. 4 Satz 1 FStrG nimmt, der Erschließung der anliegenden Grundstücke oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes zu dienen (BVerwG, Urteil vom 09.06.2004, NVwZ 2004, 1486, 1490). Dies ist mit den Varianten 1.1 - 1.4 nicht zu leisten. Diese sehen jeweils mehrere Knotenpunkte mit den innerhalb Dinkelsbühls verlaufenden Straßen vor. Hierdurch käme auch bei einer Trassierung der neuen Straßen-trasse entsprechend einer dieser Varianten jener in jedem Fall auch eine Verknüpfungsfunktion im Straßennetz innerhalb der Ortslage zu. Der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient eine Straße nämlich bereits dann, wenn mindestens zwei kreuzende oder einmündende örtliche Straßen die Mitbenutzung der Bundesstraße durch den innerörtlichen Verkehr bewirken, wobei die Verknüpfung auch durch höhenungleiche Kreuzungen mit Verbindungsarmen bewirkt werden kann (siehe I. Nr. 2 Abs. 1 Nr. 3 der Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen (Ortsdurchfahrtenrichtlinien – ODR), Stand 2008). Daher ist in Bezug auf die Varianten 1.1 - 1.4 zu konstatieren, dass sie nicht in der Lage sind, den von ihnen umfassten Trassenführungen jeweils die für eine Ortsdurchfahrt

charakteristische Verknüpfungsfunktion zu nehmen. Auf die jeweils mit umfassten Verknüpfungen der neuen Trasse mit dem umliegenden Straßennetz kann bei den einzelnen Varianten aber auch nicht gänzlich verzichtet werden, wenn verschiedene Verkehrsbeziehungen, deren Aufrechterhaltung über die Anbindungen an die neuen Straßentrassen gewährleistet wird, nicht unterbrochen werden sollen. Eine Unterbrechung dieser Verkehrsbeziehungen hätte erhebliche Auswirkungen auf das innerstädtische Verkehrsgefüge zur Folge, insbesondere nicht unerhebliche Verkehrsverlagerungen innerhalb des Ortsstraßennetzes, die nicht ohne weiteres – jedenfalls nicht ohne zusätzliche Maßnahmen – von diesem bewältigt werden könnten. Eine Modifizierung der Varianten 1.1 bis 1.4 dahingehend, dass – abgesehen vom Anfangs- und Endpunkt der neuen Trasse – auf Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Straßennetz verzichtet wird, kommt daher ebenso nicht in Betracht.

b) Im Übrigen ist eine gebündelte Führung von Straße und Bahnlinie, wie sie die Varianten 1.1 bis 1.4 beinhalten – weil dabei die Straße (weiterhin) durch die geschlossene Ortslage führen würde – zur Erfüllung des Ziels einer Ortsumgehung jedenfalls in kleineren Orten grundsätzlich nur schlecht geeignet (BVerwG a. a. O.; im dort zu Grunde liegenden Fall ging es um ebenfalls eine „Bündelungsvariante“ innerhalb einer Ortslage entlang einer Bahnlinie als mögliche Alternative, wobei die betroffene Ortschaft Michendorf nicht exorbitant kleiner als Dinkelsbühl ist).

c) Unabhängig davon steht den Varianten 1.1 - 1.4 ein erhebliches Planungshindernis entgegen, als für diese Varianten ausnahmslos jedenfalls Teile der Grundstücke herangezogen werden müssten, auf denen die Bahnlinie Nördlingen – Dombühl verläuft. Insbesondere das Grundstück Fl.-Nr. 1046, Gemarkung Dinkelsbühl, ist insoweit betroffen. Hier müsste zumindest tiefgreifend in die Einschnittsböschungen eingegriffen werden, die die Bahnlinie gegenüber dem umgebenden, höher liegenden Gelände abstützen. Bei derartigen Böschungen handelt es sich um Bahnbetriebsanlagen (Vallendar in Hermes/Sellner, Beck'scher AEG-Kommentar, 2. Auflage 2014, § 18 Rn. 59). Die eisenbahnrechtliche Zweckbindung der Grundstücke schließt aber eine Überplanung zu anderen Zwecken grundsätzlich aus (BVerwG, Urteil vom 12.03.2008, BVerwGE 130, 299, Rn. 193; die im dort zu Grunde liegenden Fall betroffene Bahnlinie war sogar stillgelegt). Vorliegend ist auch keine Ausnahme hiervon anzuerkennen, da die Varianten 1.1 - 1.4 jeweils nicht dem fachplanerischen Zweck – den Betrieb einer Eisenbahn – dienen und diesem daneben auch widersprechen (vgl. zu diesen Gesichtspunkten BayVGh, Urteil vom 09.12.2010 – 2 B 09. 1500 – juris Rn. 24). Dem Eisenbahnverkehr würden hier jeweils in nicht unerheblichem Umfang Flächen entzogen, wegen der damit verbundenen Eingriffe in Böschungsbereiche entlang der Bahnlinie erscheinen Auswirkungen auf die Standsicherheit des Bahnkörpers nicht auszuschließen, insbesondere wegen des Umstandes, dass die Bauarbeiten für die Varianten 1.1 - 1.4 in unmittelbarer Nähe der Gleisanlage durchgeführt werden müssten. Auch wenn dem für den Endzustand nach Beendigung der Bauarbeiten möglicherweise durch geeignete Stützkonstruktion und dgl. begegnet werden könnte, würde dennoch zumindest während der Bauphase selbst – insbesondere während der Erstellung von Stützkonstruktionen – die Notwendigkeit entstehen, die Bahnlinie für nicht unerhebliche Zeit für den Eisenbahnverkehr zu sperren. Auf Grund der unmittelbaren Nähe der Gleisanlage wären zudem gewisse bauliche Eingriffe in den Randbereich dieser Anlagen während der Bauarbeiten nicht zu vermeiden, so dass vor einer Wiederinbetriebnahme der Bahnlinie nach Ende der dortigen Bauarbeiten in einigem Umfang Instandsetzungsarbeiten am Bahnkörper vorzunehmen wären. Eine zweckentsprechende Nutzung der Bahnlinie während der Bauzeit ist damit in jedem Fall für einen deutlich mehr als vernachlässigbar kurzen Zeitraum ausgeschlossen.

Um den planungsrechtlichen Status als Bahnanlage aufzuheben, bedürfte es einer Freistellung von Bahnbetriebszwecken gem. § 23 AEG. Eine solche existiert vorliegend nicht. Die Planfeststellungsbehörde ist auch selbst nicht in der Lage, über eine Freistellung zu entscheiden. Bei dem Freistellungsakt handelt es sich um keine Entscheidung i. S. v. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 BayVwVfG, die von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst wäre. Ersetzt werden nämlich nur solche Entscheidungen die für das fernstraßenrechtliche Planungsvorhaben zu treffen sind. Über eine eisenbahnrechtliche Freistellung ist hingegen unabhängig von einem solchen Vorhaben allein unter eisenbahnrechtlichen Blickwinkel zu entscheiden (BVerwG a. a. O. Rn. 194). Es besteht im Übrigen auch keine realistische Aussicht, dass eine Freistellung in absehbarer Zeit erfolgen könnte. Schon angesichts des Umstandes, dass die Bayerische Eisenbahngesellschaft zumindest für den Abschnitt Dombühl – Wilburgstetten eine Bestellgarantie für öffentlichen Schienenpersonennahverkehr für 15 Jahre abgegeben hat, ist hier – unabhängig vom konkreten Stand der Reaktivierungsbemühungen für die Bahnstrecke – jedenfalls derzeit nicht zu erkennen, dass jedenfalls langfristig eine Nutzung der Bahnanlagen im Rahmen der Zweckbestimmung § 23 Abs. 1 AEG nicht mehr zu erwarten ist (vgl. auch die auf der Seite <https://beg.bahnland-bayern.de/de/wettbewerb> unter „zukünftige Vergabeverfahren“ abrufbare Auflistung anstehender Vergaben für Schienenpersonennahverkehrsleistungen; danach steht der Beginn des Vergabeverfahrens für die Linie Dombühl – Wilburgstetten praktisch unmittelbar bevor).

d) Darüber hinaus sind diese Varianten auch losgelöst davon nicht in der Lage, die verfolgten Planungsziele (siehe C. 3.3.2) ausnahmslos zu erfüllen, wie nachfolgend dargelegt wird. Soweit dabei auf Ergebnisse der „Verkehrsuntersuchung B 25 OU Dinkelsbühl – Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2030 – Schlussbericht August 2014“ (nachfolgend: Schlussbericht 2014) bzw. auf ergänzende Untersuchungen Bezug genommen wird, die auf das der Verkehrsuntersuchung zu Grunde liegende Verkehrsmodell aufbauen, beruht dies darauf, dass die Planfeststellungsbehörde trotz der im Anhörungsverfahren im Einzelnen erhobenen Kritik von der Verwertbarkeit der Untersuchungsergebnisse überzeugt ist. Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden die in diese Richtung erhobenen Einwendungen und Bedenken separat weiter unten unter C. 3.3.2.1.2.7 abgehandelt.

aa) Auf Grund des Umstandes, dass bei den Varianten 1.1 - 1.4 – wie bereits dargelegt – die Ortsdurchfahrt der Bundesstraße im Rechtssinn nicht beseitigt wird, können die Varianten den Durchgangsverkehr nicht aus der Ortsdurchfahrt herausverlagern. Der Durchgangsverkehr wird bei diesen Varianten lediglich von der bestehenden Ortsdurchfahrt auf eine neue Straße, die ebenfalls eine Ortsdurchfahrt darstellt, verlagert. Eine weitgehende Entflechtung der auf der B 25 anzutreffenden Verkehrsarten gelingt mit den Varianten 1.1 - 1.4 ebenso nicht. Durch die mehrfachen Verknüpfungen der jeweils innerorts liegenden neuen Straßentrasse mit dem innerstädtischen Straßennetz ist diese bei jeder der Varianten u. a. auch entsprechend gut für verschiedene Relationen des Binnenverkehrs sowie teilweise auch von Quell- und Zielverkehren von Dinkelsbühl zu nutzen. Bei allen genannten Varianten ist daher eine starke Überlagerung des Durchgangsverkehrs mit derartigen Verkehren auf der neuen Straßentrasse nicht zu verhindern. Bzgl. der Variante 1.1 ergibt sich dies auch deutlich aus einer Zusammenschau der Abbildungen 6.1 und 6.3 des Schlussberichts 2014. Auf Grund der in dieser Hinsicht nur vergleichsweise überschaubaren Unterschiede zwischen der Variante 1.1 und der Variante 1.2 lässt sich die aus diesen Abbildungen gewonnen Erkenntnisse auch auf die letztgenannte Variante übertragen. Für die Varianten 1.3 und 1.4 gilt dies erst recht. Da hier jeweils die neue Straßentrasse mitten in der Ortslage endet, können in Bezug auf die bestehende Ortsdurchfahrt hier jedenfalls keine günstigeren Verkehrsverhältnisse als bei den Varianten 1.1 und 1.2 erreicht werden. Zudem muss der Teil des Durchgangsverkehrs, der jeweils die neue Straße nutzt, u. a. die Von-

Raumer-Straße durchfahren. In diesem Straßenzug kommt es dadurch sogar zu einer stärkeren Durchmischung der Verkehrsarten als derzeit; Durchgangsverkehr ist hier momentan praktisch nicht anzutreffen.

bb) Eine merkliche Verbesserung des Verkehrsablaufs bzw. -flusses im Zuge der B 25 ist mit den Varianten 1.1, 1.3 und 1.4 auch nicht zu erreichen. Bei der Variante 1.1 ergibt sich dies insbesondere daraus, dass hier mehrere Knotenpunkte der neuen Straßentrasse mit dem daran anschließenden Straßennetz signalisiert werden müssen. Dies wirkt sich negativ auf die durchschnittliche Fahrzeit aus, die vom Durchgangsverkehr zum Durchfahren von Dinkelsbühl benötigt wird. Dies wird auch durch vom Vorhabensträger vorgelegten „Ergänzungsbericht Reisezeiten“ vom April 2016 bestätigt. Nach der Tabelle 4 dieses Berichts beträgt derzeit die für beide Fahrrichtungen gemittelte Reisezeit durch die Ortsdurchfahrt von Dinkelsbühl unter günstigen Umständen 3 min, in der Spitzenstunde ca. 9,4 min. Bei Berücksichtigung nach Lage der Dinge möglicher Verbesserungen an den bestehenden Lichtsignalanlagen sowie der bis zum Jahr 2030 zu erwartenden Verkehrssteigerungen ist im Bezugsfall in der Ortsdurchfahrt im günstigsten Fall mit mittleren Reisezeiten von 4,3 min zu rechnen, in der Spitzenstunde von ca. 6,1 min. Bei Umsetzung der Variante 1.1 ist – bei Einbeziehung der Auswirkungen der Wiederaufnahme des Regelbetriebs auf der Bahnlinie – bei verkehrlich günstigen Verhältnissen mit durchschnittlichen Reisezeiten von 3,7 min zu rechnen in der Spitzenstunde von 7,9 min. Im Hinblick darauf ist festzustellen, dass die Variante 1.1 im Hinblick auf die Reisezeit keine bedeutende Verbesserung mit sich bringt. Der Reisezeitgewinn gegenüber der bestehenden Ortsdurchfahrt beträgt in verkehrsarmen Zeiten nur etwa 0,5 min, zu Spitzenstunden erhöht sich die mittlere Reisezeit sogar deutlich (beinahe 2 min) im Vergleich zur bestehenden Ortsdurchfahrt. Eine spürbare Verbesserung gegenüber dem bestehenden Ausbauzustand verfehlt die Variante 1.1 damit. Hieran könnte auch eine Umgestaltung von Knotenpunkten zu Kreisverkehren, etwa des Knotenpunkts neue Trasse/Luitpoldstraße/Wassertrüdingen Straße nichts ändern, da ein solcher unter den gegebenen verkehrlichen Randbedingungen jedenfalls nicht leistungsfähiger wäre wie eine signalgeregelte Kreuzung.

In Bezug auf die Varianten 1.3 und 1.4 ergibt sich die mangelnde Verbesserung des Verkehrsflusses im Zuge der Bundesstraße u. a. daraus, dass die bei den beiden Varianten neu zu bauenden Straßentrasen bereits im Bereich der Von-Raumer-Straße enden und folglich der die Trassen nutzende Verkehr ab dort bis zum südlichen Ortsende von Dinkelsbühl das städtische Straßennetz mit seinen zahlreichen Einmündungen und Zufahrten befahren muss. Im Bereich der Einmündung der Von-Raumer-Straße in die Wassertrüdingen Straße muss der Verkehr dabei auch mehrmals über Eck geführt werden. Dass hierdurch keine für eine Bundesstraße anzustrebende Verkehrsqualität zu erreichen ist, liegt insbesondere im Hinblick auf den Ausbauzustand der Von-Raumer-Straße ohne weiteres auf der Hand; dies mindert die Attraktivität der neuen Straßentrasen für den Durchgangsverkehr erheblich. Auf Grund dessen ist auch eine deutlich ins Gewicht fallende Verlagerung von Durchgangsverkehr von der bestehenden Ortsdurchfahrt der B 25 weg bei den Varianten 1.3 und 1.4 gegenüber der Bestandsituation nicht zu erzielen.

Die Variante 1.2 ist insoweit als in gewissem Maß günstiger anzusehen, da bei ihr max. ein Knotenpunkt (Einmündung der Königsberger Straße) direkt an der neuen Straßentrasse signalisiert werden müsste (siehe Nr. 4 des Berichts „Verkehrsbelastungen, Knotenströme und Leistungsfähigkeitsnachweise für die höhenfreie Lösung“ vom Oktober 2017). An allen Knotenpunkten der neuen Straßentrasse entstehen für den durchgehenden Verkehr keine besonderen Wartezeiten, auch nicht im Bereich des signalisierten Knotenpunktes. Hier liegen die zu erwartenden mittleren Wartezeiten unterhalb von 30 s. Auch bei dieser Variante bleibt der er-

reichbare Reisezeitgewinn allerdings begrenzt durch die auch hier Geltung beanspruchende Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Bedingt durch die hier vorhandenen Knotenpunkte, die zudem jeweils nur in überschaubarer Entfernung zueinander liegen, scheidet eine Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit auf der neuen Straßentrasse über das allgemein gesetzlich zulässige Maß aus (vgl. zusätzlich auch VIII. der VwV-StVO zu Zeichen 274 (zulässige Höchstgeschwindigkeit); jedenfalls die Errichtung von Radwegen entlang der neuen Straßentrasse dürfte vorliegend nicht ohne weiteres zu leisten sein).

cc) Die Varianten 1.1 - 1.4 sind – jedenfalls ohne umfängliche ergänzende Maßnahmen – nicht in der Lage, die Verkehrslärmbelastung der Ortslage von Dinkelsbühl insgesamt zu verringern. Durch diese Varianten ergäbe sich vielmehr hauptsächlich nur eine Verschiebung der Lärmbelastung in gewisser Größenordnung von der bestehenden Ortsdurchfahrt weg hin zur neuen Straßentrasse. Nördlich der Einmündung der Dürrwanger Straße träte, da hier die Bundesstraße weiterhin auf der bestehenden Trasse verlaufen würde, überhaupt keine Entlastung für die östlich davon liegende Wohnbebauung ein. Gleiches gilt für die südlich der Einmündung der Königsberger Straße im Einwirkungsbereich der B 25 liegende Wohnbebauung.

Im Umfeld der neuen Straßentrasse entstünden bei der Variante 1.1 tags an insgesamt 24 Gebäudeseiten von 17 Gebäuden Überschreitungen der einschlägigen Grenzwerte der 16. BImSchV von bis zu 9 dB(A). Nachts entstünden Grenzwertüberschreitungen an 32 Gebäudeseiten von insgesamt 19 Gebäuden, wobei die Überschreitungen bis zu 14 dB(A) betragen. Die betroffenen Gebäude können auf Grund der topographischen Verhältnisse auch nicht durchgängig mit Hilfe von Lärmschutzwänden abgeschirmt werden (siehe S. 13 ff. der „Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen, Schalltechnische Berechnungen, Variante 1 – Bahnparallele Trasse“, Stand 14.12.2015, sowie S. 38 der Niederschrift zum Erörterungstermin). An elf Gebäuden treten dabei in der Nacht Pegel auf, die jenseits von 60 dB(A) liegen und damit oberhalb der Orientierungsschwelle, ab deren Erreichen eine Gesundheitsgefährdung bzw. ein Eingriff in die Substanz des Eigentums angenommen werden muss. Zwar ist insoweit die in der Berechnung ermittelte Lärmsituation in Bezug auf die Anwesen Von-Raumer-Straße 19, 21, 23, 25, 27, 29, 31 und 33 etwas überhöht dargestellt, da in dieser hinsichtlich der genannten Anwesen davon ausgegangen wurde, dass die Verbindungsrampe zwischen der neuen Straßentrasse und der Von-Raumer-Straße mittels einer Lichtsignalanlage an die neue Straße angebunden wird (siehe S. 10 der „Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen, Schalltechnische Berechnungen, Variante 1 – Bahnparallele Trasse“, Stand 14.12.2015, sowie die dieser Unterlage beigefügten Isophonenkarten). Die Verbindungsrampe könnte jedoch nach den vorliegenden Erkenntnissen auch ohne eine Signalisierung ausreichend leistungsfähig an die neue Straße angebunden werden (siehe Nr. 2.2.3 des Berichts „Leistungsfähigkeitsnachweise für den Planfall 1“ vom Oktober 2014). Auf Grund dessen besteht kein Anlass dafür, insoweit einen Zuschlag nach Tabelle D der Anlage 1 (zu § 3 der 16. BImSchV) in der schalltechnischen Berechnung anzusetzen, was allerdings hier geschehen ist. Auch wenn man aber in Rechnung stellt, dass hierdurch die für die vorgenannten Anwesen in der Von-Raumer-Straße berechneten Pegel um etwa 2 bis 3 dB(A) zu hoch liegen, verändert sich dennoch die Beurteilung der Lärmsituation nicht wesentlich. Die nächtlichen Pegel liegen an den genannten Anwesen bei bis zu 63 dB(A) - 65 dB(A), so dass auch beim Eliminieren des durch den Lichtzeichenzuschlag bewirkten Effekts hier immer noch Pegel jenseits der 60 dB(A) anzutreffen sind. Am Anwesen Feuchtwanger Straße 12 treten schließlich auch am Tag Pegel jenseits des 70 dB(A) auf; damit wird zumindest an diesem Anwesen auch für den Tagzeitraum der Orientierungswert für die Gesundheitsgefährdung bzw. einen Substanzeingriff in das Eigentum überschritten. Da die Vari-

ante 1.2 in weiten Strecken identisch wie die Variante 1.1 verläuft, gelten die dargestellten Ergebnisse zumindest größtenteils auch bzgl. der Variante 1.2.

Die für die genannten Anwesen in der Von-Raumer-Straße durch die Varianten 1.1 und 1.2 entstehenden Immissionsbelastungen sind auch nicht aus planungshistorischen Gründen oder dgl. als unbeachtlich zu behandeln, wie wohl teilweise im Anhörungsverfahren einwenderseits angenommen wurde. Zwar wurde eine Ortsumgehung für Dinkelsbühl bereits 1992 in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aufgenommen, während die Bebauungsplanung, die die angesprochene Wohnanlage umfasste, erst Mitte der 1990er-Jahre in Kraft gesetzt wurde. Die Ortsumgehung war in diesem Bedarfsplan allerdings nur der Kategorie des Weiteren Bedarfs zugeordnet, so dass aus der damaligen Perspektive nicht mit einer zeitnahen Umsetzung gerechnet werden konnte und das Projekt dadurch auch unter dem Vorbehalt stand, dass der Bedarf für das Vorhaben bei der folgenden Fortschreibung bzw. Überprüfung des Bedarfsplans ggf. wieder anders bewertet wird. Zudem traf der Bedarfsplan – wie bereits unter C. 3.2.1 dargelegt – noch keine verbindliche Vorentscheidung über die Trassenführung der Ortsumgehung. Der Stadt Dinkelsbühl war es deshalb im Grundsatz nicht verwehrt, in der Nähe einer potentiellen Trasse Bauland auszuweisen. Ob die Stadt im Rahmen ihrer Bauleitplanung die mögliche Trassenführung insgesamt ausreichend berücksichtigt hat, muss hier nicht näher untersucht werden. Selbst wenn der dem Baubauungsplan zu Grunde liegenden Abwägung insoweit gewisse Mängel angehaftet hätten, wären diese durch Zeitablauf bereits seit geraumer Zeit unbeachtlich (vgl. § 233 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BauGB in der aktuellen Fassung i. V. m. § 215 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i. d. F. d. Bek. vom 08.12.1986), so dass auch in diesem Fall den auf der Grundlage des Bebauungsplans entstandenen Gebäuden nicht ihre Schutzwürdigkeit o. ä. abgesprochen werden könnte. Der Zeitpunkt der Errichtung der einzelnen Gebäude ist in diesem Zusammenhang nicht von entscheidender Bedeutung.

Die Betroffenheit der Anwesen ist auch nicht dadurch gemindert, dass bei der geplanten Wiederaufnahme des Regelbetriebs im Personenschienennahverkehr auf der Bahnlinie Nördlingen – Dombühl ohnehin Lärmschutz für die Anwohner der Strecke – und damit auch für die angesprochenen Anwesen – zu leisten wäre. Unabdingbare Voraussetzung hierfür wäre das Vorliegen der Merkmale einer wesentlichen Änderung i. S. v. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV. Diese sind aber aller Voraussicht nach nicht bei der Wiederaufnahme des Regelbetriebs bzw. den in deren Vorfeld an den Bahnanlagen durchzuführenden Arbeiten gegeben, da die Bahnlinie weder um ein Gleis baulich erweitert noch wohl ein sonstiger, die Leistungsfähigkeit des vorhandenen Gleises steigernder Eingriff in die bauliche Substanz erfolgen wird (siehe zum Begriff der wesentlichen Änderung auch die diesbzgl. näheren Erläuterungen unter C. 3.3.4.1.4). Alleine die Wiederaufnahme des Regelbetriebs auf der Bahnlinie und die zur Vorbereitung dieses Betriebs u. U. notwendigen Instandsetzungsarbeiten an den Bahnanlagen stellen keine wesentliche Änderung in vorgenanntem Sinn dar (vgl. BVerwG, Beschluss vom 28.12.2017, NVwZ 2018, 830 Rn. 13).

Bei den Varianten 1.3 und 1.4 ist darüber hinaus äußerst fraglich, ob hier überhaupt durch ergänzende Maßnahmen eine Reduzierung der hier auf die neuen Straßentrassen zurückzuführenden Lärmbelastung auf ein erträgliches Maß erreicht werden könnte. Bei diesen beiden Varianten würde der über die jeweilige neue Straßentrasse geführte Verkehr in die Von-Raumer-Straße abgeleitet. Diese Straße würde dadurch gegenüber der bestehenden Situation merklich stärker verkehrlich belastet. In der Von-Raumer-Straße ist insbesondere aus Platzgründen sowie wegen der dort vorhandenen Grundstückszufahrten aktiver Lärmschutz aber praktisch nicht umsetzbar.

Die Varianten 1.1 - 1.4 können zudem allesamt keine zufrieden stellende Verminderung der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung der Ortslage bewirken. Durch den innerörtlichen Verlauf der neuen Straßentrasse verbleibt die Belastungsquelle bei jeder Variante innerhalb der Ortslage, die damit weiterhin unmittelbar den von den Kraftfahrzeugen auf der Bundesstraße emittierten Schadstoffen ausgesetzt ist. Durch die Varianten würde lediglich in gewissem Umfang eine lokale Verlagerung der Belastung erfolgen. Auf die Gesamtbelastungssituation hätten die neuen Straßentrasen wegen der Reichweite jedenfalls eines Teils der Luftschadstoffe insgesamt aber keinen signifikanten Einfluss.

dd) Vor diesem Hintergrund ist auch nicht von entscheidender Bedeutung, dass die Varianten 1.1 und 1.2 grundsätzlich in der Lage sind, durch die bei ihnen jeweils in gewissem Umfang erfolgende Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrt der B 25 die innerörtliche Sicherheit für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer (in gewissem Ausmaß) zu steigern. Bei den Varianten 1.3 und 1.4 ist dies wiederum insgesamt nicht der Fall. Zwar ist auch bei diesen Varianten eine gewisse Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrt anzunehmen. Gleichzeitig führen diese beiden Varianten aber dadurch, dass bei ihnen jeweils der die neue Straßentrasse befahrende Verkehr in die Von-Raumer-Straße abgeleitet wird, zu einer gegenüber der jetzigen Situation deutlichen Steigerung der Verkehrsbelastung dieser Straße. In Anbetracht der dortigen örtlichen Verhältnisse muss dadurch von einem deutlich negativen Einfluss auf die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer ausgegangen werden.

ee) Ebenso kommt es nicht mehr entscheidend darauf an, dass mit den Varianten 1.1 und 1.2 ein Überqueren der beiden höhengleichen Bahnübergänge im Zuge der B 25 für den Durchgangsverkehr überflüssig würde. Bei der Variante 1.2 wird der Bahnübergang im Zuge der Feuchtwanger Straße aufgelassen, der Bahnübergang im Bereich der Augsburgener Straße durch eine höhenfreie Kreuzung ersetzt; die B 25 selbst quert die Bahnlinie an keiner Stelle mehr. Bei der Variante 1.1 bleiben die beiden höhengleichen Bahnübergänge zwar bestehen. Dadurch, dass auch hier die B 25 durchgängig östlich der Bahnlinie verläuft, muss der Durchgangsverkehr auf der Bundesstraße aber diese Bahnübergänge ebenso nicht mehr überqueren. Lediglich der Verkehr, der im Bereich der Bahnübergänge auf die B 25 auffährt bzw. diese verlässt, muss die Übergänge überfahren.

e) Schließlich sprechen auch noch verschiedene gewichtige Einzelaspekte gegen die Varianten 1.1 - 1.4, die jedenfalls in der Zusammenschau ebenso eine Einbeziehung dieser Varianten in die engere Wahl ausschließen.

aa) Bei der Variante 1.1 fällt vor allem die Nähe des Bahnübergangs in der Feuchtwanger Straße zur neuen Straßentrasse stark negativ ins Gewicht. Auf der Bahnlinie Nördlingen – Dombühl ist zumindest für den Abschnitt zwischen Dombühl und Wilburgstetten eine Wiederaufnahme des Regelbetriebs im Schienenpersonennahverkehr in absehbarer Zeit beabsichtigt. Dabei ist nach derzeitigem Kenntnisstand mit 36 Zugfahrten pro Tag zu rechnen. Die Knotenpunkte in der Nähe des Bahnübergangs, an denen das städtische Straßennetz mit der neuen Straße verknüpft würde, weisen aber bereits ohne Berücksichtigung eines Regelbetriebs auf der Bahnlinie kaum Leistungsreserven auf bzw. erreichen die nach bundeseinheitlichem Standard anzustrebende Mindestverkehrsqualität (Verkehrsqualitätsstufe D gem. HBS) gar nicht (siehe Nr. 2.2.1 und 2.2.2 des Berichts „Leistungsfähigkeitsnachweise für den Planfall 1“ vom Oktober 2014). Berücksichtigt man zusätzlich die durch den Regelbetrieb im Schienenpersonennahverkehr im Umfeld des Bahnübergangs absehbar entstehenden Auswirkungen, so verschlechtert sich das Leistungsfähigkeitsbild im Bereich der Einmündung der Feuchtwanger Straße nochmals deutlich. Es würde nach jeder Schrankenschließung in der Feuchtwanger Straße mindestens etwa 7,5 min dauern, bis im Bereich

des betreffenden Knotenpunkts die dort anzutreffenden Wartezeiten auf ein dem anzustrebenden Qualitätsstandard entsprechendes Maß zurückgeführt wären. Da nach derzeitiger Sachlage im Regelbetrieb von einem Zugpaar pro Stunde ausgegangen werden muss, besteht folglich pro volle Stunde (in der Spitzenstunde) mindestens 15 min lang eine unzureichende Verkehrsqualität im Einmündungsbereich der Feuchtwanger Straße. Die möglichen Aufstellflächen im Bereich der B 25 können aus Platzgründen nicht entsprechend lang ausgebildet werden, so dass der Geradeausverkehr auf der Bundesstraße durch die sich aufstellenden Fahrzeuge behindert wird (Nr. 2.2.2 des Berichts „Leistungsfähigkeitsnachweise für den Planfall 1“ vom Oktober 2014). Daneben ist auch die Anbindung der Luitpoldstraße an die neue Straßentrasse im Hinblick auf die verkehrliche Leistungsfähigkeit als kritisch anzusehen. Es lässt sich hier zwar im Knotenpunktsbereich im Grundsatz eine noch als ausreichend anzusehende Verkehrsqualität erreichen, es entstehen dabei aber dennoch Rückstaus, die eine Länge von bis zu 100 m erreichen. Ausreichend lange Aufstellflächen für abbiegende Fahrzeuge stehen auch hier nicht zur Verfügung, so dass auch an dieser Stelle der Geradeausverkehr auf der Bundesstraße (in Richtung Norden) behindert wird. Betrachtet man allerdings hier die mit der Wiederaufnahme des Regelbetriebs im Schienenpersonennahverkehr für die Verkehrsabwicklung verbundenen Folgen, so muss festgestellt werden, dass in diesem Fall wegen des in unmittelbarer Nähe des Knotenpunktes liegenden Bahnübergangs in der Luitpoldstraße zweimal pro Stunde für jeweils etwa 10 Minuten keine ausreichende Verkehrsqualität mehr zu erreichen wäre. Insbesondere käme es zu Rückstaus in der Luitpoldstraße, die sich teilweise über eine Länge von mindestens etwa 140 m erstrecken und zu massiven verkehrlichen Beeinträchtigungen führen würden (Nr. 2.2.5 des Berichts „Leistungsfähigkeitsnachweise für den Planfall 1“ vom Oktober 2014). Angesichts dieser deutlichen Ergebnisse bedarf es auch nicht einer Mikrosimulation des Verkehrsablaufs in den Knotenpunktsbereichen, wie dies im Anhörungsverfahren gefordert wurde; eine solche könnte mit Blick auf die dargestellten konkreten Berechnungsergebnisse die mangelnde verkehrliche Leistungsfähigkeit der betreffenden Knotenpunkte in keinem Fall durchgreifend in Frage stellen.

bb) Bei den Varianten 1.1 und 1.2 ist daneben eine verkehrssichere Erschließung einer Wohnanlage, zu der auch die Anwesen Von-Raumer-Straße 19, 21, 23, 25, 27, 29, 31 und 33 gehören, nicht möglich. Unmittelbar südlich dieser Wohnanlage kommt bei den beiden Varianten die Verbindungsspanne zur Anbindung der Von-Raumer-Straße an die neue Straßentrasse zu liegen. Im Hinblick auf die im Falle der Verwirklichung der Variante 1.1 bzw. Variante 1.2 prognostizierte Verkehrsbelastung der Verbindungsspanne von 5.400 Kfz/24 h bzw. 6.600 Kfz/24 h (siehe Abbildung 6.1 des Schlussberichts 2014 sowie Abbildung 2a des Berichts „Verkehrsbelastungen, Knotenströme und Leistungsfähigkeitsnachweise für die höhenfreie Lösung“ vom Oktober 2017) wäre die Rampe wohl durchgehend mit drei Fahrstreifen auszubilden (zwei Fahrstreifen für den Geradeausverkehr und ein alternierender Linksabbiegestreifen). Gleichzeitig befindet sich am südlichen Rand der Wohnanlage die Zufahrt zu deren Hof und der dortigen Tiefgarage. Eine Ausbildung der Verbindungsrampe in der dargestellten Form steht jedoch einer unmittelbaren Anbindung des Hofraumes an die Verbindungsrampe entgegen, insbesondere Verkehrssicherheitsgründe – u. a. wegen des hier ansonsten möglichen Einbiegens bzw. Abbiegens über mehrere Fahrstreifen hinweg sowie im Falle des Linksabbiegens aus der Verbindungsrampe in den Hofraum im Hinblick auf die Verkehrsbelastung in der Spitzenstunde und des deshalb hier nicht auszuschließenden Rückstaus hinter abbiegenden Fahrzeugen bis in den Einmündungsbereich der Rampe in die Bundesstraße – lassen eine solche Anbindung als nicht vertretbar erscheinen. Eine Verschiebung der Zufahrt zum Hofraum auf die Ostseite der Wohnanlage in die Nähe der Kreuzung der Verbindungsrampe mit der Von-Raumer-Straße scheidet ebenso aus. Aus topographischen Gründen müsste die Zufahrt hier im unmittelbaren Zulauf der Kreuzung liegen; dies ist unter Verkehrs-

sicherheitsgesichtspunkten ebenso nicht vertretbar. Soweit im Anhörungsverfahren in diesem Zusammenhang vorgeschlagen wurde, im Bereich der Wohnanlage nur eine Auffahrt zur Bundesstraße zu schaffen und den diese verlassenden Verkehr bereits am Knoten B 25/Luitpoldstraße/Wassertrüdingen Straße abzuleiten und von dort in die Von-Raumer-Straße zu führen, vermag die Planfeststellungsbehörde hierin ebenso keinen gangbaren Weg zur Entschärfung der Problematik zu erkennen. Angesichts der schon erwähnten Verkehrsbelastung, die bei Verwirklichung der Variante 1.1 bzw. 1.2 für die Verbindungsspanne jeweils prognostiziert wurde, müssten hierdurch – wenn man von einer in etwa hälftigen Aufteilung der Verkehrsbelastung zwischen abfahrendem und auffahrendem Verkehr ausgeht – wenigstens etwa 2.500 Kfz/24 h zusätzlich über die Von-Raumer-Straße oder andere innerörtliche Straßenzüge abgewickelt werden. Im Hinblick auf den Ausbauzustand der Von-Raumer-Straße und des übrigen in der Umgebung liegenden städtischen Verkehrsnetzes erscheint dies von vornherein nicht als geeignete Lösung; durch eine derartige Steigerung der Verkehrsmenge würden hier vielmehr die dortigen verkehrlichen Verhältnisse erheblich nachteilig beeinflusst sowie die örtliche Belastung durch verkehrliche Immissionen weiter gesteigert. Zudem wären hier jedenfalls auch Einbiegevorgänge aus dem Hofraum der Wohnanlage über einen Fahrstreifen hinweg (durch Fahrzeuge, die anschließend von der Verbindungsrampe nach links – Richtung Süden – in die neue Bundesstraßentrasse einbiegen möchten) anzutreffen. Ganz abgesehen davon ist eine derartige umwegige Verkehrsführung auch an sich nicht erstrebenswert.

cc) Die Varianten 1.1 - 1.4 führen auf Grund ihres Verlaufs unmittelbar entlang der vorhandenen Bahnlinie dazu, dass die von der Bahnlinie in städtebaulicher Hinsicht ohnehin schon ausgehende Trennwirkung nochmals verstärkt wird. Eine abermalige Verstärkung erfährt diese Trennwirkung dadurch, dass auf Grund der beengten räumlichen Verhältnisse hier das östlich anstehende Gelände durch mehrere hundert Meter lange und teilweise deutlich über 10 m hohe Stützwände dauerhaft abgefangen werden muss. Durch Lärmschutzwände, die abschnittsweise zur Reduzierung der auf die umgebende Bebauung einströmenden Lärmimmissionen auf den Schutzwänden errichtet werden müssten, würde der durch die Stützwände erzeugte negative optische Effekt nochmals vergrößert. Die Vorkehrungen, die im Zwischenraum zwischen der Bahnlinie und der neuen Trasse voraussichtlich notwendig würden, um ein Abkommen von Fahrzeugen in den Gleisbereich zu verhindern, wirken sich tendenziell insoweit ebenso nachteilig aus, auch wenn sie in ihren Wirkungen sicherlich deutlich hinter denen der Stützwände und Lärmschutzwände zurückbleiben dürften. Der Trassenbereich würde durch die dargestellte bauliche Ausgestaltung insgesamt weit mehr als derzeit technisch überprägt. Insbesondere in den Bereichen, die derzeit noch durch die bewachsenen Böschungsflächen optisch dominiert werden, ginge der derzeit gegebene visuelle Eindruck, der ein zumindest halbwegs organisches Einfügen der Flächen im Bereich der Bahnlinie in die Umgebung vermittelt, in großem Ausmaß verloren. Das Stadtbild würde daher im Umfeld der neuen Trasse enorm unter dieser leiden. Auf Grund der Platzverhältnisse im Bereich der neuen Straßentrasse bestehen auch kaum Möglichkeiten, diese optischen Wirkungen der neuen Straße zu kompensieren bzw. die Straße durch begleitende Maßnahmen halbwegs in das Stadtbild zu integrieren. Aus westlicher Blickrichtung würde die neue Straße zwar zu einem erheblichen Teil durch den auf der westlichen Einschnittsböschung vorhandenen Bewuchs optisch abgeschirmt; aus Richtung Osten bestünde jedoch in weiten Teilen keine entsprechende Abschirmung (mehr), so dass hier die neuen Straßenanlagen von den angrenzenden Grundstücken aus überwiegend deutlich zu sehen wären. Besonders stark wäre der optische Eindruck beim Überqueren des Trassenbereichs auf einer der darüber hinweg führenden Straßenüberführungen (Bechhofener Straße, „Am Stauferwall“). Bei den Varianten 1.1 und 1.2 wäre außerdem südlich des Dinkelsbühler Bahnhofs der jeweilige Trassenbereich wegen der hier vorherrschenden flacheren Geländeverhältnisse deutlich einsehbar.

Damit ginge gleichzeitig auch eine gute Erkennbarkeit der Fahrzeuge auf der Trasse einher, was wiederum eine gesteigerte optische Beunruhigung des Trassenumfeldes zur Folge hätte. Auch hier kommen raumgreifende Maßnahmen zur visuellen Abschirmung der Straßentrasse wegen der örtlichen Verhältnisse praktisch nicht in Betracht.

In städtebaulicher Hinsicht negativ wirken sich die Varianten 1.1 und 1.2 außerdem dadurch aus, dass sie infolge ihrer jeweiligen Verknüpfungen mit dem innerstädtischen Straßennetz Verkehrsverlagerungen in nicht unerheblichem Umfang in bislang allenfalls moderat belastete Straßenzüge verursachen, die teilweise auch nur für den Anliegerverkehr ausgelegt sind. Bei der Variante 1.1 ist insoweit vor allem die Von-Raumer-Straße/Karlsbader Straße im Umfeld der hier zu errichtenden Verbindungsspanne von zusätzlichem Verkehr betroffen (siehe Abbildung 6.2 des Schlussberichts 2014). Bei der Variante 1.2 wäre, wie sich aus der Abbildung 2b des Berichts „Verkehrsbelastungen, Knotenströme und Leistungsfähigkeitsnachweise für die höhenfreie Lösung“ vom Oktober 2017 ergibt, neben der Von-Raumer-Straße in der Nähe der Verbindungsspanne auch die Karlsbader Straße auf ganzer Länge betroffen, wobei hier die verlagerten Verkehrsmengen nochmals spürbar größer als bei der Variante 1.1 wären. Daneben wären bei der Variante 1.2 teilweise auch in der Breslauer Straße sowie in der Wassertrüdingen Straße (zwischen der Einmündung der Breslauer Straße und der Königsberger Straße) deutliche Verkehrsmengensteigerungen zu verzeichnen. Die Königsberger Straße selbst würde, da über diese der von der Luitpoldstraße zur B 25 bzw. zur Wassertrüdingen Straße strebende Verkehr (und umgekehrt) abgewickelt würde, enorm mit zusätzlichem Verkehr beaufschlagt (über 8.000 Kfz/24 h). In Anbetracht der örtlich vorzufindenden Randbedingungen, insbesondere des geringen Querschnitts der Königsberger Straße, erscheint diese Lösung hier unter Verkehrssicherheitsgesichtspunkten äußerst problematisch. In ihrem jetzigen Zustand ist die Straße nicht in der Lage, den über die verlegte Luitpoldstraße sowie die B 25 in Richtung des „Wassertrüdingen Viertels“ und in umgekehrter Richtung strebenden Verkehr aufzunehmen. Eine Ertüchtigung der Straße wäre mit Blick auf die unmittelbar angrenzende Wohnbebauung wohl nicht ohne Abbrüche von Gebäude(teile)n zu bewerkstelligen. Die Dürrwanger Straße würde teilweise, ebenso wie die Josef-Greiner-Straße sowie die Straße „Am Roten Kreuz“, in erheblichem Ausmaß zusätzlichen Verkehrsbelastungen ausgesetzt (teilweise über 2.000 Kfz/24 h). Angesichts des Umstandes, dass die beiden letztgenannten Straßen vor allem der Erschließung der dortigen Wohnbebauung dienen und nur einen dementsprechenden Ausbaustandard aufweisen, kann ebenso nicht angenommen werden, dass diese Straßenzüge das zusätzliche Verkehrsaufkommen überhaupt verkehrssicher aufnehmen könnten. Westlich der neuen Straßentrasse kommt es auf der Straße „Am Stauferwall“ zwischen der neuen Trasse und der bestehenden Ortsdurchfahrt der B 25 ebenso zu nicht zu vernachlässigenden Verkehrsmengensteigerungen, deren Bewältigung von dem Straßenzug nicht ohne weiteres zu leisten sein dürfte. Infolge der Verkehrsverlagerungen bzw. -zunahmen kommt es zudem zu entsprechenden zusätzlichen Immissionsbelastungen der Wohnbevölkerung in den vorgenannten Straßenzügen; insbesondere die Königsberger Straße ist insoweit massiv betroffen. Zudem führt die Variante 1.2 dazu, dass von der Dinkelsbühler Altstadt zu den im Osten bzw. Nordosten von Dinkelsbühl liegenden Wohnquartieren (und umgekehrt) strebende Verkehre wegen der Unterbrechung der Feuchtwanger Straße nur noch unter Inkaufnahme von nicht nur gänzlich unerheblichen Umwegen abgewickelt werden können. Bei den Varianten 1.3 und 1.4 besteht insoweit der nachteilige städtebauliche Einfluss insbesondere darin, dass der jeweils über die neue Straßentrasse geführte Verkehr in die Von-Raumer-Straße abgeführt wird und diesen Straßenzug in voller Länge durchfahren muss. Hierdurch würde dieser Straßenzug ebenso offensichtlich deutlich stärker belastet; auch insoweit bestehen im Hinblick auf den Ausbauzustand der Straße erhebliche

Bedenken in Bezug auf die Fähigkeit des Straßenzugs, den zusätzlichen Verkehr abzuwickeln.

Bei den Varianten 1.1 und 1.2 gerät außerdem die weiter oben schon angesprochene Wohnanlage an der Von-Raumer-Straße durch die bei den beiden Varianten hier vorgesehene Verbindungsspanne in eine Insellage; sie wäre fortan rundherum von Straßen umschlossen und von allen Seiten beschallt. Auch dies ist – neben der bereits beschriebenen Erschließungsproblematik der Anlage – in städtebaulicher Hinsicht als Nachteil von Gewicht anzusehen.

Im Bereich des südlichen Endes der neuen Straßentrasse stellt sich bei der Variante 1.2 darüber hinaus die Ausgestaltung der Anbindung der Luitpoldstraße an die B 25 auf Grund der örtlichen Verhältnisse schwierig dar. Es würden unweigerlich enorme bauliche Eingriffe im Umfeld des Ärztehauses an der Königsberger Straße notwendig. Voraussichtlich würden hier Dammbauwerke, Stützwände sowie teilweise auch eine aufgeständerte Straßenführung im Nahbereich zu vorhandenen Gebäuden erforderlich; evtl. ergäbe sich auch die Notwendigkeit, Gebäude bzw. Teile davon abzubrechen. In städtebaulicher Hinsicht würde die damit einhergehende massive technische Überprägung des betreffenden Areals an der Königsberger Straße, die zu einer optischen Dominanz der neuen Straßenanlagen führen würde, eine massive Beeinträchtigung darstellen und sich visuell nicht ansatzweise in die umgebenden Strukturen einfügen.

dd) Bei den Varianten 1.1 und 1.2 liegen daneben nicht unterkellerte gewerbliche Gebäude nur wenige Meter von der Baugrube der neuen Straßentrasse entfernt. Im Bereich der Von-Raumer-Straße liegt außerdem ein Teil der dortigen Wohnbebauung nur wenig abseits der Baugrube. Bedingt durch die hier notwendigen Stützkonstruktionen gegenüber dem anstehenden Gelände, bei deren Errichtung u. a. auch der Einsatz von Großbaumaschinen notwendig wird, ist insbesondere die Wohnbebauung über längere Zeit einer hohen Lärm- und Erschütterungsbelastung durch die Bauarbeiten ausgesetzt. Insbesondere durch den notwendigen Einsatz von Bohrgeräten ist nicht – auch bei Ergreifung entsprechender Gegen- bzw. Schutzmaßnahmen – ohne weiteres auszuschließen, dass die Bauarbeiten Auswirkungen auf die Standsicherheit der in der Nähe stehenden Gebäude haben werden (siehe etwa S. 38 der Niederschrift zum Erörterungstermin).

Bei der Verwirklichung der Variante 1.2 entstünden zusätzlich während der Bauzeit deutlich spürbare und länger andauernde Lärmbelastungen für die Wohnbebauung im Bereich der Königsberger Straße, da die Bauarbeiten hier zwangsläufig im Nahbereich der dort stehenden Wohngebäude durchgeführt werden müssen.

ee) Nördlich des derzeitigen Bahnübergangs in der Feuchtwanger Straße ist darüber hinaus bei der Verwirklichung der Varianten 1.1 - 1.4 innerhalb der Ortslage ein Abbruch eines Lager- bzw. Betriebsgebäudes unausweichlich. Auch wenn, wie im Anhörungsverfahren geltend gemacht wurde, dieses Gebäude zum Verkauf bzw. Abbruch stehen sollte, hilft dies dennoch nicht darüber hinweg, dass der betreffende Gebäudebestand weiterhin existiert. Im Übrigen wäre auch dann, wenn das Gebäude von Seiten des Eigentümers abgebrochen und das Gelände einer anderen baulichen Nutzung zugeführt würde, die Sachlage durch die dann gegebene Betroffenheit des neuen baulichen Bestandes insoweit nicht rechtserheblich anders zu beurteilen.

Im Bereich der schon mehrfach angesprochenen Wohnanlage an der Von-Raumer-Straße machen die bei den Varianten 1.1 und 1.2 östlich der neuen Straßentrasse erforderlichen Stützkonstruktionen nicht unerhebliche Eingriffe in die zu dieser Wohnanlage gehörenden Grundstücke erforderlich; teilweise verbleiben hier nur noch sehr schmale Freiflächenstreifen von wenigen Metern zwischen den Ge-

bäuden und den Stützkonstruktionen für die Straßentrasse. Da hierdurch ein erheblicher Teil der der Wohnanlage zugeordneten Gartenflächen verloren ginge, ginge von dem damit verbundenen Eingriff in das unmittelbare Wohnumfeld der betroffenen Anwohner insoweit ebenso eine massive Beeinträchtigung aus.

ff) Schließlich ist bei den Varianten 1.1 - 1.4 auch ungünstig, dass bei ihnen die Verknüpfung mit dem östlichen Ast der überregionalen Verkehrsachse der St 2220 jeweils weiterhin innerhalb der Ortslage von Dinkelsbühl liegt. Bei den Varianten ist es auf Grund ihres innerörtlichen Verlaufs nicht möglich, die Bundesstraße „hochrangig“ mit dem nachgeordneten Straßennetz zu verbinden. Eine solche Verknüpfung entspricht aber grundsätzlich der Funktion von Bundesstraßen im Verkehrswegenetz und ist dementsprechend mit nicht geringem Gewicht in die Betrachtung einzustellen (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 09.06.2004, NVwZ 2004, 1486, 1490 f.).

f) Nach alldem sind deshalb die Varianten 1.1 bis 1.4 aus der weiteren Betrachtung auszuschneiden, ohne dass es noch auf deren weitere Umweltauswirkungen, Baukostengesichtspunkte o. ä. ankäme. Auf die (möglichen) Auswirkungen der Varianten auf die Fahrleistungs- und Fahrzeitenbilanz und andere ökonomische Größen kommt es ebenso nicht mehr entscheidungserheblich an. Gleiches gilt für die im Anhörungsverfahren kritisierte monetäre Bewertung der jeweiligen Reisezeitersparnisse. Ob die diesbzgl. Angaben im Schlussbericht 2014 korrekt ermittelt wurden, braucht deshalb auch nicht näher betrachtet zu werden, ebenso ist eine noch tiefer gehende Beleuchtung einzelner Aspekte hinsichtlich der verkehrlichen Wirkungen einer Ortsumgehung in den untersuchten Planfällen und deren Vergleich untereinander nicht geboten. Daran ändert auch das im Anhörungsverfahren teilweise praktizierte Herausgreifen einzelner positiver Aspekte von mit der festgestellten Trassenführung konkurrierenden Varianten nichts, denen im Übrigen ohnehin allenfalls eine untergeordnete Bedeutung zukommen könnte.

### 3.3.2.1.2.3 Variante 1.5

Auch die Variante 1.5 beinhaltet eine neue Straßentrasse durch die Ortslage von Dinkelsbühl parallel zur vorhandenen Bahnlinie. Sie unterscheidet sich aber insoweit von den Varianten 1.1 bis 1.4, als bei ihr die neue Trasse nur nördlich von Dinkelsbühl (im Bereich der Einmündung der St 2218) und südlich davon (etwa auf Höhe des Wohngebiets „Grillenbuck“) an das umgebende Straßennetz angebunden wird und sich die Knotenpunkte mit dem nachgeordneten Straßennetz erkennbar abseits der Bebauung von Dinkelsbühl befinden. Auf Grund dessen kann der Variante 1.5 nicht entgegengehalten werden, sie würde gegen § 16 Abs. 1 Satz 3 FStrG verstoßen.

Für die Variante 1.5 müsste allerdings ebenso wie bei den Varianten 1.1 - 1.4 Teile der Grundstücke herangezogen werden, auf denen die Bahnlinie Nördlingen – Dombühl verläuft. Auch insoweit stellt die eisenbahnrechtliche Zweckbindung der betroffenen Grundstücksflächen sonach ein erhebliches Planungshindernis dar. Eine Führung der Straßentrasse im Bereich von Bahnbetriebsflächen ist auch bei der Variante 1.5 unvermeidlich (siehe die Abbildung auf S. 19 der Machbarkeitsuntersuchung zur sogenannten „Konsenslösung“ – Erläuterungsbericht – vom 09.11.2017, nachfolgend: Machbarkeitsuntersuchung), wobei teilweise tiefgreifende Eingriffe zumindest in die die Bahnlinie begleitenden Böschungen notwendig würden; ansonsten müssten auf östlich an die Bahnbetriebsflächen angrenzenden Grundstücken in größerer Zahl Wohngebäude abgebrochen werden, um nachfolgend hier eine Trassierung der Straße zu ermöglichen. Selbst dann wären aber zur Herstellung der Tunnel- und Trogbauwerke am Westrand der Bauwerke Baustraßen notwendig, außerdem müssten hier auch entsprechende Arbeitsflä-

chen zur Verfügung stehen. Eine zweckentsprechende Nutzung der Bahnlinie während der mehrjährigen Bauzeit ist damit in jedem Fall ausgeschlossen; nach Ende der Bauarbeiten müssten vor einer Wiederinbetriebnahme der Bahnlinie darüber hinaus umfangreiche Instandsetzungsarbeiten am Bahnkörper durchgeführt werden. Die Deutsche Bahn AG als Eigentümerin der Bahnbetriebsflächen hat auf Nachfrage des Vorhabensträgers der Variante 1.5 deshalb auch widersprochen.

Unabhängig davon ist die Variante auch aus anderen Gründen aus der weiteren Betrachtung auszuschneiden. Maßgeblich sind insoweit vor allem Belange der Verkehrssicherheit (a) sowie Kostengründe (b). Daneben sprechen auch wasserwirtschaftliche Belange (c), Gründe der Bauabwicklung (d) sowie des Betriebs (e) gegen diese Lösung. Die mit dem Vorhaben verfolgten Planungsziele vermag die Variante 1.5 ebenso nicht vollständig zu erfüllen (f). Die verkehrliche Wirksamkeit der Variante 1.5 wäre im Übrigen – vor allem gegenüber der Variante 2.1 – ebenso spürbar geringer (g), ohne dass es hierauf noch entscheidend ankäme. Auf die (weiteren) Umweltauswirkungen der Variante kommt es sonach ebenso nicht an; eine ins Detail gehende Betrachtung insoweit erübrigt sich damit.

a) Nach § 4 Satz 1 FStrG hat der Träger der Straßenbaulast dafür einzustehen, dass seine Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Diesen Anforderungen genügt er im Regelfall u. a. dann, wenn ein Tunnelbauwerk den Anforderungen der Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29.04.2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz – Tunnelrichtlinie – bzw. der diese umsetzenden Vorgaben der RABT entspricht (BVerwG, Urteil vom 28.04.2016, NVwZ 2016, 1710 Rn. 63).

Bei der Variante 1.5 verläuft die neue Straßentrasse hauptsächlich innerhalb von Tunneln bzw. in Troglage. Die drei hier notwendigen Tunnelbauwerke weisen dabei Baulängen von wenigstens 140 m bis ca. 460 m auf (siehe S. 3 ff. der Machbarkeitsuntersuchung). Für die im Rahmen der Variante 1.5 erforderlichen Tunnel gelten daher die Vorgaben der RABT; die insoweit von Nr. 0.3 Abs. 1 der RABT für ihre Geltung geforderte geschlossene Länge von mindestens 80 m überschreiten die bei der Variante 1.5 notwendigen drei Tunnelbauwerke ausnahmslos. Selbst wenn die Straßentrasse dabei nur teilweise abgedeckt würde bzw. soweit möglich Galeriebauwerke errichtet würden, würde dies an der Geltung der Vorgaben der RABT nichts ändern (Nr. 0.3 Abs. 2 der RABT). Soweit im Erörterungstermin die Anwendungsvoraussetzungen der RABT mit Hinweis auf eine Einhausung der B 49 in Wetzlar bestritten wurden, verfängt dies nicht; diese Einhausung wurde bereits 2003 – und damit sowohl vor Einführung der aktuell geltenden RABT als auch vor Erlass der Tunnelrichtlinie – für den Verkehr freigegeben ([https://de.wikipedia.org/wiki/Tunnel\\_Wetzlar](https://de.wikipedia.org/wiki/Tunnel_Wetzlar)).

Nach Nr. 2.2 der RABT soll eine Tunnellängsneigung von über 5 % vermieden werden. Mit der Variante 1.5 könnte diese Vorgabe indes nicht durchgängig eingehalten werden. Am Beginn des nördlichsten der drei erforderlichen Tunnel sowie in der Zulaufstrecke zu diesem kann eine Längsneigung von 7,5 % nicht unterschritten werden (siehe S. 11 der Machbarkeitsstudie sowie den dazugehörigen Höhenplan). Dies ist in Anbetracht der deutlichen Überschreitung der anzustrebenden Höchstlängsneigung als verkehrssicherheitstechnisch äußerst kritisch anzusehen. Diese Längsneigung kann auch nicht ohne weiteres durch eine Veränderung der technischen Detailplanung des Tunnelzulaufs verringert werden. Insbesondere bedingt durch die Höhenlage des nördlich von Dinkelsbühl bei der Variante notwendigen Knotenpunkts, der wegen seiner geringen Entfernung zum vorhandenen Bahnübergang nicht tiefer gelegt werden kann, sowie die örtlich determinierte Lage des nördlichen Tunnelportals (dieses muss nördlich der Bebauung errichtet werden, um die Feuchtwanger Straße ohne Eingriffe in Gebäude über den Tunnel

hinweg führen zu können) sind verträgliche Möglichkeiten zur Verringerung der Längsneigung nicht zu erkennen. Um die Längsneigung hier auf 5 % zu verringern, müsste das Tunnelportal um etwa 60 m in Richtung Süden verschoben werden (S. 12 der Machbarkeitsuntersuchung). Dies hätte zur Folge, dass die Feuchtwanger Straße dann nicht mehr über das Tunnelbauwerk geführt werden könnte; sie müsste deshalb nach Osten verschoben werden. Dadurch würde ein erheblicher Eingriff in das Anwesen Feuchtwanger Straße 18 unausweichlich. Der etwa 7 m breite Vorgarten müsste komplett in Anspruch genommen werden, der entlang der Feuchtwanger Straße verlaufende Gehweg müsste bis an das Gebäude herangeführt werden, wodurch auch die dort vorhandene Treppenanlage unbenutzbar würde. Weiterhin müsste die Hofzufahrt ein anderes Höhenniveau erhalten. Überdies wäre auch die notwendige Anfahrtsicht aus der Hofausfahrt nicht mehr gewährleistet; letztendlich würden deshalb wohl auch Gebäudeabbrüche unvermeidlich (S. 13 f. der Machbarkeitsuntersuchung).

Auch wenn die zuvor genannte Vorgabe zur Längsneigung, wie der Wortlaut von Nr. 2.2 der RABT zeigt, nur Geltung für den Regelfall beansprucht („soll“), und deshalb u. U. auch eine größere Längsneigung in Tunneln geplant werden kann, wäre eine solche mit den von der RABT vornehmlich verfolgten Verkehrssicherheitsbelangen (vgl. Nr. 0.2 Abs. 1 sowie Nr. 2.1 der RABT) abträglich, so dass im Gegenzug kompensatorische Maßnahmen unumgänglich würden (z. B. spezielle Enteisungsanlagen im Portalbereich, zusätzliche Straßenbeleuchtung etc.). Auch wenn entsprechende kompensatorische Maßnahmen hier möglich sein sollten, würde dies allerdings nichts daran ändern, dass dennoch eine solche Planungskonzeption nicht die unter Verkehrssicherheitsgesichtspunkten anzustrebende Lösung darstellt. In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass bei dem Transport von gefährlichen Gütern und vergleichbaren Beladungen bei Einhaltung der für solche Transporte geltenden Sicherheitsvorschriften zwar keine unmittelbare Gefährdung anderer Tunnelbenutzer oder des Tunnelbauwerks entsteht; allerdings können dennoch bei Unfällen und dabei entstehenden Bränden im Tunnel bei bestimmten Gefahrgütern Situationen eintreten, die von der Feuerwehr nur schwer oder auch gar nicht mehr beherrscht werden können (Nr. 9 Abs. 1 und 2 der RABT). Dieser Aspekt zeigt allgemein, dass von Straßentunneln unter Verkehrssicherheitsgesichtspunkten nur zurückhaltend Gebrauch gemacht werden sollte, auch wenn die Möglichkeit von Gefahrguttransporten je nach Lage des Einzelfalls eingeschränkt bzw. gänzlich unterbunden werden kann und die Eintrittswahrscheinlichkeiten von entsprechenden Unfällen durch bauliche, technische und/oder organisatorische Maßnahmen verringert bzw. die Ausmaße von Störfällen begrenzt werden können. Denn in letzterer Hinsicht bleibt dennoch ein nicht ausschließbares Restrisiko bestehen (vgl. Nr. 0.2 Abs. 2 der RABT). Eine Einschränkung der Nutzbarkeit eines Tunnels im Zuge einer Bundesfernstraße für Gefahrguttransporte wäre außerdem – trotz sachlicher Rechtfertigung – der Erfüllung der Zweckbestimmung von Bundesfernstraßen (§ 1 Abs. 1 FStrG) insgesamt nicht zuträglich.

In Blick zu nehmen ist außerdem, dass ein ordnungsgemäßes Räumen und Streuen der Fahrbahn bei winterlichen Straßenverhältnissen in den Portalbereichen vor den Tunneln nur erschwert möglich ist. Insbesondere ist vor den Tunnelportalen wenig Raum für die Ablagerung von Schneemassen; die Sicherheitseinrichtungen an den Portalen dürfen nicht zugeschoben werden. Die schon beschriebene hohe Längsneigung von 7,5 % am nördlichen Tunnelportal des nördlichsten der drei Tunnel verstärkt dort die für den Winterdienst entstehenden Probleme noch. Auch in dieser Hinsicht erweist sich die Variante 1.5 als nachteilig.

b) In § 7 Abs. 1 Satz 1 BHO ist insbesondere auch das Gebot der sparsamen Mittelverwendung normiert. Das Interesse, den finanziellen Aufwand für den Straßenbau gering zu halten, stellt somit einen öffentlichen Belang dar, der im Rahmen der

Abwägung eigenständig zu berücksichtigen ist. Dass die Baukosten gesondert und nicht nur unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit berücksichtigt werden, ist im Übrigen wegen der Knappheit der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel sachgerecht (BVerwG, Urteil vom 03.03.2011, NVwZ 2011, 1256 Rn. 99).

Die Kosten eines Straßenbauvorhabens können erst dann exakt berechnet werden, wenn die komplette Ausbauplanung vorliegt und alle Gewerke vergeben sind. Dieser Sachstand ist im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses regelmäßig noch nicht erreicht. Daher müssen einer Variantenprüfung Kostenschätzungen mit prognostischem Gehalt zugrunde gelegt werden. Die Behörde darf den voraussichtlich anfallenden Aufwand aus einem Vergleich mit Kosten herleiten, die bei vergleichbaren baulichen Maßnahmen tatsächlich angefallen sind oder sich bei Ausschreibungen als realistische Größe ergeben haben. Gerade der Vorhabenträger verfügt über ein solches Erfahrungswissen. Außerdem kann auch nur der Vorhabenträger abschätzen, wie sich eine noch nicht vollständig festgelegte Ausbauplanung voraussichtlich auswirken wird. Die einer Variantenprüfung zugrunde liegende Kostenschätzung ist daher nur dann zu beanstanden, wenn keine geeigneten Erkenntnismittel herangezogen wurden oder die gezogenen Schlüsse nicht nachvollziehbar sind (BVerwG, Urteil vom 03.03.2011, NVwZ 2011, 1256 Rn. 90).

Der Vorhabensträger hat in Bezug auf die Variante 1.5 eine Kostenschätzung auf der Grundlage vergleichbarer Vorhaben durchgeführt. Diese ist wegen der vergleichsweise detailarmen Kenntnislage zu den Eigenschaften des Baugrundes im Trassenbereich im Einzelnen mit nicht unerheblichen Unsicherheiten und Risiken behaftet. Zur sachgerechten Abbildung dieser Unwägbarkeiten hat der Vorhabensträger einen Zuschlag von 20 % auf die Summe der Einzelkosten angesetzt; dies erscheint sachgerecht und nicht überhöht. Im Ergebnis zeigt die Kostenschätzung, dass die Variante 1.5 ein Vielfaches der Baukosten verursachen würde, die für andere Varianten auf der Grundlage einer ähnlichen Planungsdetailierung ermittelt wurden. Insgesamt sind für die Variante 1.5 Baukosten in einer Größenordnung von 130 Mio. Euro zu veranschlagen. Besonders kostentreibend sind insoweit die Tunnel- und Trogbauwerke sowie die Grundwasserwannen und die technische Ausstattung der Tunnel (siehe S. 18 der Machbarkeitsuntersuchung). Selbst bei Außerachtlassung des Zuschlags für mögliche Unwägbarkeiten auf Grund der geringen Baugrunderkenntnisse verbliebe immer noch eine Baukostensumme von deutlich über 100 Mio. Euro. Demgegenüber sind z. B. für die Varianten 1.1 und 2.1 auf der Basis des Preisstandes des Jahres 2008 Baukosten von – im ungünstigsten Fall – nicht mehr als zwölf Mio. Euro ermittelt worden. Unabhängig davon, dass auf Grund der Baukostensteigerung in den letzten Jahren sowie bei weiterer Detaillierung der Planung jeweils in gewissem Maß Kostensteigerungen in Rechnung zu stellen sind sowie wohl Anpassungs- bzw. Ergänzungsmaßnahmen an anderen Straßen und Wegen hierin nicht eingerechnet wurden, ist jedoch dennoch hinreichend deutlich erkennbar, dass die Variante 1.5 im Minimum achtmal so hohe Baukosten nach sich zieht wie die zuvor angesprochenen anderen Varianten. In absoluten Zahlen liegt der Unterschied wohl zumindest in einer Größenordnung von grob 90 Mio. Euro. Angesichts dieser Dimension stellen auch die Baukosten der Variante 1.5 ein Ausschlusskriterium für diese dar (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.11.2011 NVwZ 2012, 557 Rn. 73; in dem zugrunde liegenden Fall hat das Bundesverwaltungsgericht bereits einen Kostenunterschied von 51 Mio. Euro als so gewichtig angesehen, dass er einen Ausschluss der teureren Variante rechtfertigt).

c) Nach den vorliegenden Erkenntnissen, die sich auf Angaben des Wasserwirtschaftsamtes Ansbach gründen, liegt im Bereich der Straßentrasse die Sand- und Schotterterrasse der Wörnitz, die eine heterogene Zusammensetzung aufweist und etwa 6 bis 7 m mächtig sein dürfte. Unterhalb dieser Terrasse befindet sich Blasensandstein/Unterer Burgsandstein. Das Grundwasser befindet sich in diesem

Bereich relativ oberflächennah. Dadurch, dass der Blasensandstein sowie die Terrasse Grundwasserleiter sind, ist hier mit entsprechend hohen Zustrommengen zu rechnen. Die Terrassensande sind außerdem bei einer Absenkung des Grundwassers vergleichsweise setzungsempfindlich. Die Straßentrasse würde bei der Variante 1.5 in weiten Teilen unterhalb des bekannten Grundwasserstandes zu liegen kommen (siehe dazu den der Machbarkeitsuntersuchung beigegebenen Höhenplan). Hierdurch entstünde, wenn keine weiteren Maßnahmen ergriffen würden, ein erhebliches Hindernis für den Grundwasserstrom und hätte einen enormen Aufstau des Grundwassers zur Folge. Es wären u. a. Schäden an in der Nähe liegenden Gebäuden durch eindringendes Grundwasser, ein Austrocknen von Freiflächen auf der dem Aufstau gegenüberliegenden Seite des Tunnels sowie Setzungen des Erdreichs in der Umgebung in Rechnung zu stellen. Ein Grundwasseraufstau kann zwar durch technische Maßnahmen weitmöglichst verhindert werden; hierzu sind jedoch aufwändige Bauwerke (Grundwasserdüker) unumgänglich, und zwar sowohl im Bau- wie auch im Endzustand. Dass mit dem Bau der notwendigen Tunnel- und Trogbauwerke insgesamt ein nicht unerheblicher Eingriff in den Grundwasserbereich erfolgt, kann durch solche Maßnahmen aber dennoch nicht verhindert werden. Daneben wird auch vor Beginn des nördlichen Tunnels bzw. nach dem Ende des südlichen Tunnels in den Grundwasserhorizont eingegriffen, da hier jeweils die Straßentrasse in Grundwasserwannen geführt werden müsste; nach derzeitiger Erkenntnislage wiesen die notwendigen Grundwasserwannen einer Gesamtlänge von etwa 140 m auf (S. 16 der Machbarkeitsuntersuchung). Ob durch den Bau der Straßentrasse trotz der Überleitung des Grundwassers durch Grundwasserdüker weitergehende Veränderungen der Grundwasserverhältnisse ausgelöst würden, lässt sich auf Grund der gegebenen Kenntnislage nicht hinreichend sicher beurteilen. Es muss insoweit festgehalten werden, dass die Variante 1.5 erhebliche Auswirkungen auf die Belange des Grundwasserschutzes hätte und – mittelbar – auch auf die Stabilität des Baugrundes in der Umgebung haben könnte, die nicht vollständig durch begleitende Maßnahmen aufgefangen bzw. kompensiert werden könnten. Dies spricht ebenso in hohem Maß gegen die Variante.

d) Für die Herstellung des nördlichen Tunnelbauwerks in offener Bauweise müssten zwei gewerbliche Objekte sowie eine Tankstelle zwischen der Feuchtwanger Straße und der Bahnlinie abgebrochen werden (S. 3 der Machbarkeitsuntersuchung). Ein Ausweichen auf ein anderes Bauverfahren ist nachzeitigem Kenntnisstand nicht möglich; insbesondere kommt eine bergmännische Herstellung des Tunnels wegen der mangelnden Überdeckung des Tunneldeckels nicht in Frage (S. 20 der Machbarkeitsuntersuchung). Auch die anderen Tunnel könnten voraussichtlich nicht bergmännisch hergestellt werden. Dies hat im Bereich des südlichen Tunnels zur Folge, dass die Augsburger Straße und der an der Straße verlaufende Geh- und Radweg für die Bauzeit abgebrochen und später auf einer Länge von etwa 650 m wieder neu erstellt werden müssten. Während der Bauzeit sind die betroffenen Straßen- bzw. Wegeabschnitte nicht nutzbar, was entsprechende Umleitungen des Verkehrs innerhalb von Dinkelsbühl notwendig machen würde. Gleiches gilt für Teilbereiche der Feuchtwanger Straße nördlich des vorhandenen Bahnüberganges; auch hier würde eine länger andauernde Vollsperrung der Straße notwendig. Die Bechhofener Straße sowie die Straße „Am Staufferwall“ könnten in der Zeit, in der die dort vorhandenen Überführungsbauwerke neu gebaut werden, ebenso nicht zu Überquerung der Bahnlinie genutzt werden. Die notwendigen Verkehrsumleitungen führten über die mehrjährige Bauzeit sowohl mit Blick auf den Ausbauzustand des städtischen Straßennetzes zu einer spürbaren Verschlechterung der Verkehrsqualität für den Durchgangsverkehr als auch – angesichts der Verkehrsbelastung der B 25 in Dinkelsbühl – im Bereich der Umleitungsstrecken, an denen Wohnnutzungen vorzufinden sind, zu nicht unerheblichen zusätzlichen Immissionsbelastungen für die Anwohner.

Teilweise befinden sich zudem nicht unterkellerte gewerbliche Gebäude nur wenige Meter von der Baugrube entfernt. Im Bereich der Von-Raumer-Straße liegt außerdem ein Teil der dortigen Wohnbebauung nur ca. 10 m abseits der Baugrube. Für verschiedene besonders nahe am Rand der Baugrube stehende Gebäude wären während der Bauabwicklung besondere Sicherungsmaßnahmen zur Erhaltung ihrer Standsicherheit erforderlich (z. B. durch zusätzliche Gründungen und Unterfangungen; zu den im einzelnen betroffenen Gebäuden siehe die Abbildung auf S. 22 der Machbarkeitsuntersuchung). Dennoch lassen sich gewisse Schäden an den Gebäuden durch die Bauarbeiten selbst oder durch mittelbare Auswirkungen auf den Untergrund (Veränderung der Grundwasserverhältnisse) nicht ohne weiteres ausschließen. Durch die unmittelbare Nähe der Baugrube zu Wohnanwesen sind diese während der Bauzeit auch hohen Baulärm- und Erschütterungsbelastungen ausgesetzt, etwa durch Großbaumaschinen u. ä.

e) Für die bei der Variante 1.5 notwendigen Tunnel bestehen auf Grund der Vorgaben der RABT auch verschiedene besondere Anforderungen an deren Planung und insbesondere auch den Betrieb. So ist für Tunnel ein Gesamtsicherheitskonzept (Nr. 0.4 der RABT) und ggf. auch eine Risikoanalyse (Nr. 0.5 der RABT) notwendig. Sie sind im Allgemeinen mit einer künstlichen Beleuchtung (Nr. 3.1 Abs. 1 der RABT), Steuerungsmaßnahmen zu Verkehrsbeeinflussung (Nr. 5.4 der RABT), Brandmeldeanlagen (Nr. 6.3 der RABT), bestimmten Löscheinrichtungen (Nr. 6.4 der RABT), ggf. einer Videoüberwachung (Nr. 6.2.2 der RABT), einer störungsfreien Stromversorgung (Nr. 7.1 der RABT), einer besonders gestalteten Entwässerung (Nr. 7.2 der RABT), in deren Rahmen u. a. auch stationäre Pumpen notwendig werden können, einer (automatischen) Steuerung der technischen Tunnelausstattung (Nr. 8.2 der RABT) sowie einem geeigneten Lüftungssystem (Nr. 4.1 der RABT) zu versehen; u. U. muss durch ein solches Lüftungssystem aus Immissionsschutzgründen ein Ausströmen der Tunnelabluft aus den Tunnelportalen gehemmt oder gänzlich verhindert werden (siehe Nr. 4.4.3 der RABT). Daneben sind Betriebsräume zur Unterbringung der zentralen Anlagen und der Warte, von der aus der Tunnelbetrieb überwacht und gesteuert wird, erforderlich (Nr. 7.1 Abs. 1 der RABT). Die Tunnelüberwachung, Steuerung, Störungsbeseitigung und Instandhaltung sind einer Betriebszentrale zu übertragen. Von dort aus müssen mindestens die Steuerung von Lüftung und Beleuchtung, die Tunnelsperrung sowie zur Information und Warnung der Tunnelnutzer Durchsagen über Lautsprecher und im Verkehrsfunk möglich sein (Nr. 1.2.1 Abs. 1 der RABT). Zudem dürften vorliegend auch Sperrschranken notwendig werden, die ein Einfahren in Bereiche unterbinden, in denen sich Unfälle ereignet haben (siehe Bild 12 i. V. m. Nr. 5.3.2 der RABT). All dies verdeutlicht, dass die bei der Variante 1.5 notwendigen Tunnel auch im regelmäßigen Betrieb vergleichsweise aufwendig und ressourcenintensiv wären. Dies schlägt sich auch in den für den laufenden Betrieb wiederkehrend anfallenden, nicht zu vernachlässigenden Kosten (u. a. für die Unterhaltung der notwendigen technischen Anlagen) nieder, die bei einer Trassierung unter Verzicht auf Tunnel nicht entstehen.

f) Die unter C. 3.2.2 genannten Planungsziele können mit der Variante 1.5 auch nicht ausnahmslos erreicht werden. Der Durchgangsverkehr auf der B 25 einschließlich des Schwerverkehrs wird hier zwar nicht mehr über ein Straßenstück geführt, das als Ortsdurchfahrt i. S. v. § 5 Abs. 4 Satz 1 FStrG zu qualifizieren wäre. Die auf der B 25 anzutreffenden verschiedenen Verkehrsarten können damit ebenso entflochten werden (siehe Anlagen 8 und 8b zur Stellungnahme von SSP Consult vom 26.10.2017). Für den Durchgangsverkehr ist die neue Straßentrasse deutlich attraktiver als die derzeitige Ortsdurchfahrt der B 25, für Ziel- und Quellverkehr bzw. Binnenverkehr bietet die neue Straßentrasse wegen der wenigen Verknüpfungspunkte mit dem nachgeordneten Straßennetz und deren Lage dagegen einen nur geringen Anreiz zur Nutzung. Der Verkehrsablauf und -fluss im Zuge der B 25 kann daher auch mit der Variante 1.5 verbessert werden. Ebenso

kann die auf der B 25 zu erzielende durchschnittliche Reisezeit durch das Fehlen von Kreuzungen und Einmündungen in die neue Straßentrasse trotz der hier fehlenden Möglichkeit, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf über 50 km/h anzuheben (siehe S. 15 der Machbarkeitsuntersuchung; vgl. auch Nr. 2.1 der RABT), gegenüber der bestehenden Situation gesteigert werden. Dadurch, dass die neue Straßentrasse weitgehend in Tunnel- bzw. Trogstrecken geführt wird, wodurch die Emissionen in großem Maß baulich abgeschirmt werden, verringert sich auch insgesamt die Verkehrslärmbelastung der Dinkelsbühler Ortslage gegenüber der jetzigen Situation. Die Sicherheit für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer in Dinkelsbühl erhöht sich durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die neue Straßentrasse und die damit einhergehende Entlastung der jetzigen Ortsdurchfahrt der B 25 ebenso in gewissem Maß mit der Variante 1.5. Der Durchgangsverkehr muss bei dieser Variante auch die beiden Bahnübergänge bei der Benutzung der B 25 nicht mehr höhengleich überqueren.

Hinsichtlich der lufthygienischen Situation ergibt sich allerdings insgesamt keine merkliche Verbesserung, die durch den Durchgangsverkehr verursachte Belastung verschiebt sich lediglich innerörtlich in das Umfeld der neuen Straßentrasse. Insbesondere die Bereiche um die Tunnelportale sind insoweit kritisch, da – jedenfalls bei einer natürlichen Lüftung der Tunnel (Nr. 4.5.1.1 der RABT) oder einer mechanischen Längslüftung mit Strahlventilatoren (Nr. 4.5.1.2 Buchstabe a) der RABT) hier die verkehrsbedingten Luftschadstoffe konzentriert aus den Tunneln austreten. Dies ist insbesondere im Bereich des mittleren Tunnels nachteilig, da in nur geringer Entfernung von den Portalen dieses Tunnels verschiedene Wohnanwesen liegen. Auch bei einer Längslüftung durch Mittenabsaugung (Nr. 4.5.1.2 Buchstabe b) der RABT) wäre hier die Situation nicht wesentlich anders; die dann notwendige Abluftabführung in etwa im Bereich der Tunnelmitte über eine entsprechende Abluftöffnung oberhalb des Tunnels käme ebenso in unmittelbarer Nähe zu Wohngebäuden zu liegen. Bei einer Halbquerlüftung (Nr. 4.5.2 der RABT) strömt die Tunnelabluft ebenso wie bei der natürlichen Lüftung und der mechanischen Längslüftung mit Strahlventilatoren über die Portale ins Freie. Bei einer Querlüftung (Nr. 4.5.3 der RABT) muss ähnlich wie bei der Längslüftung durch Mittenabsaugung die Tunnelabluft über eine separate Abluftöffnung ins Freie abgegeben werden. Da der mittlere Tunnel praktisch auf voller Länge nur eine geringe Entfernung zu Wohnanwesen aufweist, ist aber selbst in dem Fall, dass der Standort der Abluftöffnung variabel im Bereich des Tunnels gewählt werden könnte, keine merkliche Veränderung hinsichtlich der Beeinträchtigung der Umgebung durch die Luftschadstoffbelastung gegenüber den anderen Lüftungsmöglichkeiten zu erzielen. Zudem dürften diese Lüftungsart aus wirtschaftlichen Gründen ausscheiden, da diese heute nur noch bei langen Tunnel mit bestimmten Randbedingungen anzuwenden ist (siehe Nr. 4.5.3 Abs. 2 der RABT). Auch eine mögliche Kombination von unterschiedlichen Lüftungssystemen (Nr. 4.5.4 der RABT) vermöchte daher nichts an dem vorstehenden Befund zu ändern.

Im Hinblick auf die vom Durchgangsverkehr erzeugten und durch die innerörtliche Führung der Straßentrasse weiterhin die Dinkelsbühler Ortslage belastenden luftgetragenen Emissionen verfehlt damit die Variante 1.5 insoweit die Zielsetzung der Planung.

g) Die verkehrliche Wirksamkeit der Variante 1.5 wurde von SSP Consult im Nachgang zum Erörterungstermin auf der Grundlage des Verkehrsmodells, dass der dem schon erwähnten Schlussbericht 2014 zu Grunde liegt, untersucht.

Nach dem Ergebnis dieser Untersuchung weist die neue Straßentrasse bei der Variante 1.5 im Prognosejahr 2030 eine Verkehrsbelastung von 4.900 Kfz/24 h auf, davon knapp 1.400 Fahrzeuge des Schwerverkehrs (siehe S. 7 der Machbarkeitsuntersuchung). Hierdurch wird hauptsächlich nur die derzeitige Ortsdurchfahrt der

B 25 entlastet, wobei sich die Entlastung im Wesentlichen in einer Größenordnung von max. 5.600 Kfz/24 h abspielt. Im die neue Trasse umgebenden Straßennetz stellen sich nur vergleichsweise geringfügige Verkehrsentlastungen ein (max. 800 Kfz/24 h), denen aber Verkehrsmehrungen in gleicher Größenordnung an anderen Stellen des innerstädtischen Straßennetzes gegenüberstehen (S. 8 der Machbarkeitsuntersuchung). Die Variante 1.5 zeitigt damit etwa gegenüber der Variante 2.1 einen deutlich geringeren Entlastungseffekt für die jetzige Ortsdurchfahrt der B 25; letztere bewirkt Verkehrsentlastungen von abschnittsweise bis zu 8.800 Kfz/24 h (siehe Abbildung 7.2 der angesprochenen Verkehrsuntersuchung). Abseits der jetzigen Ortsdurchfahrt führt die Variante 2.1 insbesondere im Bereich der Bechhofer Straße sowie der Wassertrüdingen Straße zu merklichen Verringerungen der Verkehrsmengen im Zulaufbereich auf die bestehende Ortsdurchfahrt (bis zu 4.300 bzw. 1400 Kfz/24 h). Die Variante 1.5 führt an diesen Stellen praktisch zu keiner Veränderung der Verkehrsbelastung gegenüber dem Prognosenullfall. Demgegenüber kommt es bei der Variante 1.5 insbesondere bei der zur Altstadt führenden Wörnitzstraße zu einer Belastungszunahme um 800 Kfz/24 h. Dies rührt vor allem daher, dass der Verkehr, der vom Bereich der Klinik Dinkelsbühl zu den östlichen Siedlungsbereichen der Stadt und umgekehrt strebt, nicht die Wörnitz im Zuge der St 2218 überquert und die neue Straßentrasse nutzt, sondern wegen des Fehlens der Möglichkeit, von dieser innerhalb des Dinkelsbühler Stadtgebiets abzufahren, die Wörnitz im Zuge der Wörnitzstraße überquert und die jetzige Ortsdurchfahrt der B 25 nutzt (siehe S. 10 der Machbarkeitsuntersuchung). Die Variante 2.1 führt demgegenüber in der Wörnitzstraße zu einer verkehrlichen Entlastung von etwa 500 Kfz/24 h.

Die vorstehenden Ausführungen zeigen damit deutlich, dass auch aus verkehrlicher Sicht die Variante 1.5 keineswegs etwa der Variante 2.1 vorzuziehen wäre. Die Variante 1.5 weist insgesamt eine deutlich geringere Bündelungswirkung als die Variante 2.1 auf. Ihre Entlastungswirkung beschränkt sich im Wesentlichen auf die derzeitige Ortsdurchfahrt der B 25 und ist auch dort geringer als bei der Variante 2.1. Spürbare Verringerungen von innerhalb der Ortslage in Ost-West-Richtung verlaufenden Straßenzügen kann die Variante 1.5 nicht bewirken. Für Fahrzeuge, die in entsprechender Richtung die Ortslage von Dinkelsbühl durchqueren, ist die neue Straßentrasse hier nur mit größeren Umwegen nutzbar, gleiches gilt für Binnenverkehre sowie Ziel- und Quellverkehr.

#### 3.3.2.1.2.4 Varianten 2.1 und 2.2

Die Varianten 2.1 und 2.2 weisen von ihrer Anbindung an die B 25 nördlich von Dinkelsbühl bis etwa auf Höhe der Kleingartensiedlung am Rand des „Mutschachwaldes“ einen praktisch identischen Verlauf auf. In Bereich der Kleingartensiedlung verlässt die Variante 2.2 den Trassenverlauf der Variante 2.1 und verläuft dann erst parallel versetzt zu dieser, bevor sie in Richtung Süden abschwengt. Südlich der Kreuzung mit der St 2218 verläuft die Variante 2.2 erst in südliche und dann in südöstliche Richtung; nördlich der Walkmühle schwenkt die Ortsumgehung auf der Trasse der bestehenden Bundesstraße ein. Bei der Variante 2.1 verläuft die Ortsumgehung hingegen ab dem Zusammentreffen mit der St 2218 auf deren Trasse weiter und endet schließlich am schon vorhandenen Kreisverkehr im Zuge der B 25 südlich von Dinkelsbühl. Der wesentliche Unterschied der beiden Varianten untereinander besteht darin, dass bei der Variante 2.2 die B 25 auch noch aus den Ortschaften Neustädtlein und Knittelsbach heraus verlegt wird, während bei der Variante 2.1 die Verlegungsstrecke der B 25 bereits nordwestlich von Neustädtlein endet.

Mit den Varianten 2.1 und 2.2 können die hier verfolgten Planungsziele ohne Ausnahme erreicht werden. Bei beiden Varianten wird mit der neuen Straßentrasse für

den Durchgangsverkehr eine Möglichkeit geschaffen, um die Ortslage von Dinkelsbühl vergleichsweise kurzschlüssig umfahren zu können. Dass diese Trassenführung auch tatsächlich zu einer vollständigen Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus der Ortslage heraus führt, zeigen nicht zuletzt die Abbildungen 7.3 und 8.3 des Schlussberichts 2014. Hierdurch wird gleichzeitig auch eine Entflechtung der bislang auf der B 25 in Dinkelsbühl anzutreffenden unterschiedlichen Verkehrsarten in großem Umfang ermöglicht. Insbesondere innerstädtische Binnenverkehre sind nicht mehr auf der B 25 anzutreffen. Daneben wird die Ortsumgehung auch in nicht unerheblichem Umfang von Verkehren genutzt, die ihren Ausgangs- bzw. Endpunkt in Dinkelsbühl selbst haben (siehe dazu die Anlagen 7a - 7e der Stellungnahme von SSP Consult vom 26.10.2017); diese Ziel- bzw. Quellverkehre finden hier aber in für eine Umgehungsstraße noch akzeptablem Ausmaß (etwa die Hälfte des mit Hilfe der neuen Straßentrasse abgewickelten Verkehrs) statt. Wegen der Lage der Ortsumgehungstrasse jeweils außerhalb der Ortslage beträgt die hier zulässige Höchstgeschwindigkeit nach den allgemeinen straßenverkehrsrechtlichen Regeln 100 km/h (für Pkw bis 3,5 t) bzw. 80/60 km/h (für Lkw u. ä.), was sowohl zu einer spürbaren Verbesserung des Verkehrsflusses auf der B 25 als auch zu einem einer überregionalen Bundesstraße angemessenen Reisegeschwindigkeitsniveau führt. Dies bestätigen insbesondere auch die Angaben in der Tabelle 4 des „Ergänzungsbericht Reisezeiten“ vom April 2016. Diese ist auch unter Berücksichtigung des nunmehr am Knotenpunkt der Ortsumgehung mit der St 2218 und der Wassertrüdingen Straße südöstlich von Dinkelsbühl vorgesehenen Kreisverkehrs weiterhin heranziehbar. Die veränderte Ausgestaltung der Anbindung der beiden Straßenzüge an die Ortsumgehungstrasse hat offenkundig keine relevanten Auswirkungen auf das erzielbare Geschwindigkeitsniveau, nachdem hier auch bereits wegen der ursprünglichen Knotenpunktsgestaltung eine in gewissem Umfang unter der rechtlich zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegende tatsächliche Fahrtgeschwindigkeit von Pkw und Lkw angenommen wurde. Einer näheren Betrachtung, wie sich der Verkehrsablauf bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h darstellen würde, bedarf es in diesem Zusammenhang nicht. Die Verkehrslärm- und Luftschadstoffbelastung in der Ortslage von Dinkelsbühl verringert sich durch die mit der Ortsumgehung verbundene Verlagerung des Durchgangsverkehrs sowie teilweise auch von auf Dinkelsbühl bezogenen Quell- und Zielverkehren auf eine außerorts verlaufende Straßentrasse insgesamt deutlich (der Entlastungseffekt bewegt sich in der Ortsdurchfahrt nach der Abbildung 7.2 des Schlussberichts 2014 zwischen 4.800 Kfz/24 h und 8.800 Kfz/24 h), trotz der auch weiterhin in Dinkelsbühl anzutreffenden Verkehrsbelastung, vor allem durch Binnenverkehr. Die Lärmpegelminderungen bewegen sich nach dem vom Vorhabensträger vorgelegten Bericht „Lärmsanierung entlang der Bundesstraße B 25 – Ortsdurchfahrt Dinkelsbühl, Variantenvergleich Bezugsfall und Planfall 2“, Stand 20.11.2015, der Holger Grasy + Alexander Zanolli GbR im Bereich der derzeitigen Ortsdurchfahrt der B 25 dabei zwischen 3 dB(A) und 5 dB(A) gegenüber dem Fall, dass auf eine Ortsumgehung gänzlich verzichtet würde. Dass in einzelnen Teilbereichen, vor allem im Bereich des Baugebietes „Schelbuck“ wegen der Nähe der Trasse zu Wohnbebauung eine gewisse Mehrbelastung durch Verkehrsimmissionen gegenüber der bestehenden Situation entsteht, vermag diese Feststellung nicht in Frage zu stellen. Hiervon ist zwar ein nicht unerheblicher Kreis von Anwesen betroffen, die auf diese einströmenden verkehrsbedingten Immissionen überschreiten aber die nach den einschlägigen gesetzlichen Vorgaben den Betroffenen zumutbaren Belastungen nicht (siehe dazu unter A. 3.3.4.1). Die Sicherheit für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer erhöht sich durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die außerorts verlaufende Ortsumgehung und die damit einhergehende deutliche Verringerung der Verkehrsbelastung der derzeitigen Ortsdurchfahrt ebenso mit den Varianten 2.1 und 2.2 erheblich (gleiches gilt auch für den motorisierten Verkehr; die Verkehrsabwicklung an den innerörtlichen Knotenpunkten gestaltet sich durch die Verkehrsentslastung flüssiger und auch weniger unfallträchtig). Ein Überqueren der

beiden Bahnübergänge in der Ortslage von Dinkelsbühl entfällt bei Umsetzung der Varianten für den Durchgangsverkehr auf der Bundesstraße ebenso.

Bei der Variante 2.2 muss allerdings eine mehrere Kilometer längere neue Straßentrasse als bei der Variante 2.1 gebaut werden. Dies führt zu einem entsprechend höheren Landverbrauch sowie auch zu größeren Eingriffen in Natur und Landschaft. Die Variante 2.2 weist hinsichtlich der Erfüllung der Planungsziele insgesamt nur graduelle Unterschiede zur Variante 2.1 auf. Die mit der Variante 2.2 bewirkte Verlegung der B 25 aus den Ortslagen von Neustädtlein und Knittelsbach heraus ist kein Planungsziel der Ortsumgehung Dinkelsbühl, auch wenn eine solche Verlegung unter verkehrlichen Gesichtspunkten sicherlich sinnvoll sein dürfte. Daneben führt die größere Streckenlänge der Variante 2.2 gegenüber der Variante 2.1 zu einer Erhöhung der Baukosten um mehrere Millionen Euro, vor allem da hier mehrere zusätzliche Brückenbauwerke notwendig werden dürften. Es besteht derzeit auf der anderen Seite keine Aussicht auf eine zeitnahe Finanzierung für die gesamte Trassenführung der Variante 2.2. Eine Ortsumgehung für Neustädtlein/Knittelsbach, die mit der Variante 2.2 gegenüber der Variante 2.1 zusätzlich errichtet würde, ist im aktuell geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nur die Dringlichkeit des weiteren Bedarfs zugeordnet (siehe lfd. Nr. 288 der Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Für Vorhaben des weiteren Bedarfs werden nach den Aussagen des Bundesverkehrswegeplans 2030 aber erst voraussichtlich nach dem Jahr 2030 Investitionsmittel zur Verfügung stehen (BT-Drs. 18/9523, S 65). Auf Grund des Ausmaßes der Vergrößerung des Baukostenvolumens durch die Wahl der Variante 2.2 gegenüber der Variante 2.1 könnte dies auch nicht als einzelne Verbesserungsmaßnahme i. S. v. § 3 FStrAbG angesehen werden, die außerhalb der Bedarfsreihung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen umgesetzt werden könnte.

Im Hinblick auf diese Aspekte ist im direkten Vergleich der Varianten 2.1 und 2.2 untereinander der Variante 2.1 der Vorzug zu geben. Hinsichtlich der Erfüllung der hier verfolgten Planungsziele gibt es, wie schon erwähnt, keinen ins Gewicht fallenden Unterschied zwischen den beiden Varianten. Der bei der Variante 2.1 eintretende Landverbrauch sowie der Eingriff in Natur und Landschaft ist bei ihr bedingt durch ihre kürzere Baulänge geringer als bei der Variante 2.2. Zudem fehlt für die Variante 2.2 teilweise eine zeitnahe Finanzierungsperspektive. Sie könnte voraussichtlich erst in mehr als zehn Jahren über Bundesmittel finanziert werden, eine konkrete Perspektive besteht in dieser Hinsicht nicht. Die Planung der Variante 2.2 wäre insoweit zum jetzigen Zeitpunkt verfrüht. Dass bei der Variante 2.1 südlich der Heininger Straße eine Feldscheune relativ einfacher Bauweise abgebrochen werden, die bei der Variante 2.2 an Ort und Stelle verbleiben könnte, vermag nach alledem an der Vorzugswürdigkeit der Variante 2.1 nichts zu ändern.

Auf die Auswirkungen der beiden Varianten auf die Fahrleistungs- und Fahrzeitenbilanz u. ä. kommt es vor diesem Hintergrund nicht an. Auf Grund dessen ist auch eine ins Detail gehende Betrachtung des Einflusses des nunmehr südöstlich von Dinkelsbühl im Bereich der Verknüpfung der Ortsumgehung mit der St 2218 und der Wassertrüdingen Straße vorgesehenen Kreisverkehrs in dieser Hinsicht nicht geboten. Gleiches gilt hinsichtlich des volkswirtschaftlichen Nutzens der beiden Varianten.

Im Anhörungsverfahren wurde als Modifizierung der Variante 2.1 vorgeschlagen, die Ortsumgehungstrasse bereits nördlich des Ölweihers von der bestehenden B 25 abzuführen, sie nördlich um den Campingplatz am Regenrückhaltebecken „Kobeltmühle“ herum zu führen und anschließend in südliche Richtung abzuschwenken, damit sie südlich der St 2220 wieder in den Trassenverlauf der Variante 2.1 einschleifen kann.

Diese Trassenführung wäre nicht unerheblich länger als bei der Variante 2.1 und würde entsprechend noch spürbar größere Eingriffe in Natur und Landschaft, eine höhere Flächenversiegelung sowie einen deutlich höheren Bedarf an privaten Grundflächen nach sich ziehen. Darüber würde diese Trassenführung auch zu einer merklichen Beeinträchtigung der Verbundfunktionen des Mutschachgrabens führen, der bei dieser Trassenführung gequert werden müsste. Vorteile würde diese Trassenführung demgegenüber hauptsächlich nur für den Bereich des südlichen Ufers des Regenrückhaltebeckens „Kobeltsmühle“ sowie für das Baugebiet „Schelbuck“ erbringen. Für den Campingplatz, zu dessen besserem Schutz vor straßenbedingten Beeinträchtigungen diese Trassenführung ins Spiel gebracht wurde, entstünden durch diese Trassenführung keine bedeutenden Vorteile, insbesondere wäre die Entfernung zwischen der Trasse und dem Campingplatz allenfalls unbedeutend größer als bei der Variante 2.1. Durch diesen Trassenverlauf könnte auch die dortige, der Ortsumgehung zuzurechnende Immissionsbelastung nicht spürbar verringert werden, da sie auch bei einer Führung der Straße im Geländeinschnitt nördlich des Campingplatzes zumindest im Umfeld des Mutschachgrabens in Dammlage verlaufen müsste und dadurch zumindest aus diesem Bereich eine freie und weitgehend ungehinderte Schallausbreitung in Richtung des Campingplatzes sowie des Regenrückhaltebeckens erfolgen könnte. Die Ortsumgehungstrasse wäre durch die abschnittsweise Dammlage bedingt außerdem vom Campingplatz und dem Becken aus teilweise deutlich sichtbar. Für das Baugebiet „Schelbuck“ entstünden mit dieser Trassenführung zwar gewisse Entlastungseffekte, diese erweisen sich aber insgesamt nicht als von ausschlaggebender Bedeutung, da auch bei der Variante 2.1 die Einhaltung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV ohne besondere Lärmschutzmaßnahmen gewährleistet werden kann (siehe dazu noch unter C. 3.3.4.1.4). Diese Entlastungseffekte vermögen, auch in Zusammenschau mit der für das südliche Ufer des Regenrückhaltebeckens erzielbaren Entlastung, bei weitem nicht die dargestellten Nachteile aufzuwiegen. Auf Grund der nicht unerheblich größeren Länge der Trasse wäre im Übrigen auch ein Erreichen der Planungsziele, insbesondere der vollständigen Entlastung der Ortsdurchfahrt von Dinkelsbühl vom Durchgangsverkehr, in Frage gestellt. Letzterem muss aber nicht näher nachgegangen werden, da bereits die zuvor dargestellten Gesichtspunkte es rechtfertigen, die Alternative aus der Trassenauswahl auszuschneiden.

Hinsichtlich der im Anhörungsverfahren teilweise ins Spiel gebrachten Lösungen, bei denen die neue Straßentrasse auf noch deutlich größerer Strecke als bei der Variante 2.2 abseits der jetzigen B 25 verlaufen würde (die „Ortsumgehung“ würde hier schon mehrere Kilometer nördlich von Dinkelsbühl beginnen, etwa bei der sog. „Schopflocher Spange“ (diese würde unmittelbar an die A 7 anschließen) bzw. bereits einiges südlich von Dinkelsbühl die bestehende Bundesstraßentrasse verlassen), gelten die schon gegen die Variante 2.2 angeführten Gründe erst recht und entfalten insoweit ein (nochmals) erheblich stärkeres Gewicht. Derartige Trassenführungen hätten einen gegenüber der Variante 2.2 um ein vielfaches gesteigerten Landverbrauch sowie einen beachtlich höheren Eingriffe in Natur und Landschaft zur Folge, die Zerschneidungswirkung wäre insoweit ebenso nochmals gravierend stärker. Die deutlich größere Streckenlänge würde zwangsläufig eine erhebliche Steigerung der Baukosten um etliche Millionen Euro mit sich bringen. Eine Aussicht auf eine Finanzierung einer solchen Trassenführung besteht auch nicht, der aktuell geltende Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen beinhaltet lediglich mehrere Ortsumgehungen von Ortschaften, durch die die B 25 derzeit hindurch verläuft, eine großräumigere Verlegung der B 25, die mit den einwenderseits vorgeschlagenen alternativen Trassen letztendlich beabsichtigt wird, ist dort hingegen überhaupt nicht vorgesehen. Im Übrigen wäre auch die Verkehrswirksamkeit solcher Trassenführungen geringer als die der Varianten 2.1 und 2.2, da über die vorgeschlagenen alternativen Trassen hauptsächlich nur großräumiger Durchgangsverkehr abgewickelt werden könnte. Diese Trassenalternativen sind bereits

auf Grund dessen aus der näheren Auswahl auszuschneiden, ohne dass es einer zusätzlichen vertieften Betrachtung insoweit bedürfte.

#### 3.3.2.1.2.5 Varianten 3.1 - 3.4

Die Varianten 3.1 - 3.4 sind alle nicht in der Lage, die verfolgten Planungsziele ausnahmslos zu erfüllen. Vor allem gelingt es mit diesen Varianten nicht, den Durchgangsverkehr auf der B 25 vollständig aus der Ortslage von Dinkelsbühl heraus zu verlagern. Wie sich aus der Abbildung 9.3 des Schlussberichts 2014 ergibt, benutzt der Durchgangsverkehr auch nach Umsetzung der Variante 3.1 überwiegend die schon vorhandene Ortsdurchfahrt von Dinkelsbühl. Der südlichste Abschnitt der Ortsumgehung wird vom Durchgangsverkehr gemieden. In Bezug auf die Variante 3.2 verhält es sich nicht grundlegend anders. Hier nutzt zwar ein Teil des Durchgangsverkehrs die Ortsumgehungstrasse, jedoch verbleibt auch bei dieser Variante ein gewisser Anteil des Durchgangsverkehrs auf der bestehenden Ortsdurchfahrt, wobei es sich bei dem weiterhin die Ortsdurchfahrt nutzende Verkehr beinahe ausschließlich um Schwerverkehr handelt (siehe Abbildung 10.3 des Schlussberichts 2014). Wie sich aus der Abbildung 11.3 des Schlussberichts 2014 ergibt, ist auch die Variante 3.3 nicht imstande dazu, den Durchgangsverkehr aus der Ortslage von Dinkelsbühl heraus zu verlagern. Hier wird ebenso wie bei der Variante 3.1 nur die bestehende Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr genutzt. Der Abschnitt der neuen Straßentrasse zwischen der Kreuzung mit der AN 45 am Südostrand von Dinkelsbühl und dem Zusammentreffen mit der bestehenden Bundesstraßentrasse wird vom Durchgangsverkehr überhaupt nicht befahren. Bei der Variante 3.4 verbleiben auch immer noch mehrere 100 Fahrzeuge an Durchgangsverkehr in der Ortsdurchfahrt von Dinkelsbühl (zum großen Teil Schwerverkehr); auch mit dieser Variante kann folglich eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus der Ortslage heraus nicht vollständig erzielt werden (siehe Abbildung 13.3 des Schlussberichts 2014).

Die Varianten 3.1 - 3.4 beinhalten zudem allesamt eine neue Überquerung der Wörnitz südlich von Dinkelsbühl, teilweise ist auch eine zusätzliche neue Querung der Wörnitz nördlich von Dinkelsbühl notwendig. Der räumliche Umgriff der Wörnitz ist in den Querungsbereichen sowohl Bestandteil des FFH-Gebiets DE7029371 „Wörnitztal“ als auch des Europäischen Vogelschutzgebiets DE7130471 „Nördlinger Ries und Wörnitztal“. Diese Gebiete würden bei einer Umsetzung einer der Varianten 3.1 - 3.4 mindestens auf einer Länge von etwa 170 m durchschnitten, teilweise sind die Durchschneidungslängen – etwa bei den Varianten mit zweimaliger Wörnitzüberquerung – noch deutlich größer. Auf Grund dessen, der schlauchartigen Form der Natura 2000-Gebiete sowie der mit einer Straße typischerweise verbundenen Wirkfaktoren ist es auch ohne nähere Betrachtung insoweit überwiegend wahrscheinlich, dass bei diesen Varianten eine erhebliche Beeinträchtigung der beiden Gebiete eintritt (§ 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG). Daher spricht bereits einiges dafür, dass die Varianten 3.1 - 3.4 bereits aus Rechtsgründen aus der planerischen Abwägung auszuschneiden sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.06.2017, NVwZ 2018, 264 Rn. 39). Hinzu kommt, dass im Zuge der Überquerung der Wörnitz jeweils gleichzeitig auch das hier festgesetzte Überschwemmungsgebiet durchquert werden muss. Überdies verläuft bei den Varianten 3.1 - 3.4 die Ortsumgehung nördlich der Reichertsmühle auf nicht unerheblicher Länge durch die Schutzzone III des dort ausgewiesenen Wasserschutzgebiets; bei der Variante 3.4 müsse sogar die Schutzzone II mittig durchquert werden. Dies ist im Hinblick auf die Belange des Trinkwasserschutzes grundsätzlich als nachteilig anzusehen; die anderen betrachteten Trassenvarianten tangieren keine Flächen, die Bestandteil von Wasserschutzgebieten sind. Daneben verlief bei den Varianten 3.1, 3.2 und 3.3 die Ortsumgehung südlich bzw. südwestlich der Ortslage von Dinkelsbühl auf größerer Strecke sehr nahe an

Wohngebieten entlang, wodurch es hierzu einer entsprechenden Verkehrslärmbelastung käme, die entsprechende Auswirkungen auf die allgemeine Wohnqualität in den betroffenen Gebieten hätte, insbesondere an deren der Straße zugewandten Rändern. Zur Bewältigung der der dadurch hervorgerufenen Problemlage wären wohl aktive Lärmschutzmaßnahmen auf einer größeren Streckenlänge erforderlich. Insbesondere westlich von Dinkelsbühl würden durch den Verlauf der Ortsumgehungstrasse deutlich abgerückt von jeglicher Bebauung auch die dort vorhandenen Freiflächen großflächig zerschnitten; bei der Variante 3.4 gilt dies auch für deren Trassenführung südlich von Dinkelsbühl. Außerdem sind die Ortsumgehungstrassen bei den Varianten 3.1 - 3.4 mindestens 6 km lang, teilweise sogar noch mehrere Kilometer länger. Sie weisen damit eine deutlich größere Streckenlänge als die übrigen betrachteten Trassenvarianten auf; die Varianten 3.1 - 3.4 sind wenigstens etwa doppelt so lang und mit einem entsprechend gesteigerten Verbrauch von Land verbunden. Die deutlich größeren Streckenlängen bei den Varianten 3.1 - 3.4 gegenüber den übrigen betrachteten Varianten sowie die für die Querung der Wörnitz notwendigen Brückenbauwerke führen schließlich dazu, dass die erstgenannten Varianten auch nicht unerheblich teurer wären. Auch dies schlägt für die Varianten 3.1 - 3.4 negativ zu Buche.

Auf Grund der vorstehend dargestellten Gesichtspunkte sind die Varianten 3.1 - 3.4 in der Gesamtschau aus der weiteren Variantenbetrachtung auszuschneiden. Sie erfüllen ein zentrales Planungsziel nicht vollständig und sind außerdem mit gravierenden Nachteilen für verschiedene Umweltbelange verbunden. Dies rechtfertigt insgesamt, sie bereits auf Grund einer relativ groben Abschätzung ihrer Auswirkungen im Rahmen der weiteren Betrachtungen außer Acht zu lassen. Insbesondere ihre nachteiligen Auswirkungen auf die Belange von Natur und Landschaft und des Trinkwasserschutzes sind weitreichend, aber auch ihre mittelbaren Auswirkungen sind nicht zu unterschätzen. Demgegenüber sind die mit den Varianten 3.1 - 3.4 jeweils zu erzielenden positiven verkehrlichen Effekte jedenfalls gegenüber den Varianten 2.1 und 2.2 in der Gesamtschau nicht größer; ihr Effekt ist im Gegenteil insoweit eher geringer (siehe z. B. Kapitel 15 des Schlussberichts 2014). Insbesondere auf Grund der gravierenden Umweltauswirkungen kommen auch in gewissem Umfang modifizierte Versionen der Varianten 3.1 - 3.4 nicht in Frage. Im Übrigen wurde auch im Anhörungsverfahren von keiner Seite eine Umgehungsstraße westlich von Dinkelsbühl gefordert.

#### 3.3.2.1.2.6 Gesamtbewertung

Die Nullvariante als auch die Varianten 1.1 - 1.5 sind aus verschiedenen, weiter oben im Einzelnen dargelegten Gründen aus der Variantenauswahl auszuschneiden. Gleiches gilt für die Varianten 3.1 - 3.4. Der Vergleich der noch in der Auswahl verbleibenden Varianten 2.1 und 2.2 ergibt, dass die Variante 2.1 – wie bereits unter C. 3.4.2.2.4 dargelegt – der Variante 2.2 insgesamt vorzuziehen ist. Sie ist in der Lage, die verfolgten Planungsziele zu erreichen; hinsichtlich des Zielerfüllungsgrades weist sie nur sehr geringfügige Unterschiede zu Variante 2.2 auf. Die mit der Variante 2.1 einhergehenden Eingriffe in Natur und Landschaft sind, vor allem wegen der geringeren Baulänge, kleiner als bei der Variante 2.2; gleiches gilt hinsichtlich des Flächenverbrauchs sowie der Baukosten. Unwägbarkeiten hinsichtlich der Finanzierung, die bei der Variante 2.2 teilweise gegeben sind, bestehen bei der Variante 2.1 nicht. Sie erweist sich nach allem als ausgewogenste Lösung.

Dass bei den Varianten 2.1 und 2.2 in Zukunft (theoretisch) die Möglichkeit eines dreistreifigen Ausbaus bestünde, ist im Rahmen der Gesamtbewertung ohne Bedeutung. Der Vorhabensträger hat zum einen ausdrücklich erklärt, dass ein dreistreifiger Ausbau der B 25 im Bereich von Dinkelsbühl nicht vorgesehen ist.

Auf der anderen Seite besteht für einen derartigen Ausbau auch mit Blick auf die im Schlussbericht 2014 für die beiden Varianten prognostizierten Verkehrsmengen von ausnahmslos weniger als 15.000 Kfz/24 h objektiv kein hinreichender Anlass (vgl. dazu auch Tabellen 7 und 8 der RAL; danach ist die Prüfung der Anwendung der EKL 1, die nach Nr. 4.3 der RAL als einzige einen durchgängig dreistreifigen Ausbau erhält, im Regelfall erst bei einer Verkehrsstärke von mehr als 15.000 Kfz/24 h angezeigt).

#### 3.3.2.1.2.7 Verwertbarkeit der projektbezogenen Verkehrsuntersuchung

Die Planfeststellungsbehörde ist – wie bereits weiter oben ausgeführt – auch in Ansehung der im Anhörungsverfahren im Einzelnen erhobenen Kritik von der Verwertbarkeit der Ergebnisse der „Verkehrsuntersuchung B 25 OU Dinkelsbühl – Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2030 – Schlussbericht August 2014“ (Schlussbericht 2014) überzeugt. Der Verkehrsuntersuchung liegt eine verkehrswissenschaftlich fundierte Methodik zu Grunde, die relevanten Ausgangsdaten wurden in sachangemessener Weise ermittelt. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sind – jedenfalls bei Berücksichtigung der im Nachgang zum Erörterungstermin auf Anforderung der Planfeststellungsbehörde vom Ersteller der Untersuchung vorgelegten ergänzenden Erläuterungen und Angaben – in sich schlüssig und bereits ohne weiteres nachvollziehbar bzw. in bestimmten Punkten zumindest bei Zugrundelegung der insoweit gegebenen ergänzenden Begründung ebenso einleuchtend. Dies ergibt sich im Wesentlichen aus folgenden Erwägungen:

a) Die Grundlagendaten der Verkehrsuntersuchung entstammen der Datenbasis für Intermodale Verkehrsuntersuchungen und Auswertungen im Großraum Nürnberg (DIVAN). DIVAN liegt ein verhaltensbasiertes Modell zugrunde, in dem für rund 2.500 Verkehrszellen im Bereich der Metropolregion Nürnberg die Verkehrserzeugung in Bezug auf das Jahr 2005 ermittelt wurde; mit Hilfe zahlreicher Verkehrserhebungen im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr wurde es kalibriert. Im Zuge der Erstellung des Modells wurden u. a. auch an einem Kordon um Dinkelsbühl herum Verkehrszählungen durchgeführt, an den nach Dinkelsbühl führenden Bundes- und Landesstraßen erfolgte eine Verkehrsbefragung. Im Vorfeld der DIVAN-Erstellung wurde zudem eine umfangreiche Haushaltsbefragung durchgeführt. Die großräumigen Durchgangsverkehrsströme sowie die Quell- und Zielverkehre von außerhalb der Metropolregion Nürnberg wurden aus der Bundesverkehrswegeplanung entnommen und in dieses Modell implementiert. Unter Berücksichtigung des zu erwartenden Infrastrukturangebots und der prognostizierten Strukturdatenentwicklung wurde für das Jahr 2020 eine Prognoseberechnung angestellt, die Verkehre von außerhalb der Metropolregion wurden wieder aus der Bundesverkehrswegeplanung eingefügt.

Zur Erstellung der ursprünglichen Fassung der Verkehrsuntersuchung im Jahr 2008 wurde ein Teilmodell aus dem Gesamtmodell DIVAN extrahiert, welches die relevanten Verkehrsströme für Dinkelsbühl umfasst. Der Wirkungsbereich der Ortsumgehung Dinkelsbühl wurde dabei über einen Vergleich der verkehrlichen Wirkungen des Bezugsfalls 2020 ohne die Ortsumgehung und des Planfalles mit Ortsumgehung ermittelt; das Teilmodell wurde soweit ausgedehnt, dass am Rand des Modells die Belastungsdifferenzen zwischen den Planfall und dem Bezugsfall gegen null gehen. Das Untersuchungsgebiet des Verkehrsmodells erstreckt sich deshalb im Westen grob bis zur A 7, im Osten bis zur A 9, im Norden bis zur A 6 und im Süden bis zur B 16 bzw. zur B 29. Für eine Ausdehnung des Untersuchungsgebiets in Richtung Süden bis zur A 8, wie sie im Anhörungsverfahren teilweise für notwendig erachtet wurde, besteht kein Anlass. Durch eine Ortsumgehung von Dinkelsbühl wird kein Verkehr von der A 8 in den Untersu-

chungsraum hinein verlagert; dies ergibt sich nicht zuletzt aus den vom Ersteller der Verkehrsuntersuchung im Nachgang zum Erörterungstermin auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde ergänzend vorgelegten großräumigen Verkehrsbelastungsplänen. Die Möglichkeit, dass Verkehre, die tatsächlich über die A 8 und die A 7 verlaufen, im Verkehrsmodell andere Routen wählen als in der Realität, ist damit auszuschließen. Eine nähere Darstellung, wo die Fremdverkehre von außerhalb des Untersuchungsgebietes in das Verkehrsnetz eingespeist werden, ist für die Planfeststellungsbehörde zur Bestätigung dieses Befundes nicht erforderlich; das entsprechende einwenderseitige Ansinnen wird zurückgewiesen.

Für die erste Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung im Jahr 2011 wurden Anfang 2010 Verkehrserhebungen mit sechs Knotenstromzählungen und einer Querschnittszählung über jeweils sieben Stunden sowie einer Radarmessung über sieben Tage durchgeführt. Im Rahmen der hier angestellten Prognose wurde unter anderem auch die bundesweite Verkehrsverflechtungsprognose für das Jahr 2025 in Ansatz gebracht.

Im Rahmen der nochmaligen Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung wurden letztmals im Jahr 2014 die Verkehrsbelastungen und -beziehungen im Rahmen zahlreicher Zählungen und Erhebungen im Raum Dinkelsbühl ermittelt. Dabei wurde in der Ortsdurchfahrt von Dinkelsbühl in zentraler Lage eine Querschnittszählung an der B 25 durchgeführt, daneben wurden an insgesamt 14 Knotenpunkten in Dinkelsbühl selbst bzw. in dem die Stadt umgebenden Straßennetz Knotenstromzählungen vorgenommen (siehe dazu Bild 4.1 des Schlussberichts 2014). Die zuvor erwähnten Zählungen wurden mittels Videoerfassung im April 2014 durchgeführt; die Querschnittszählung erfolgte über 24 Stunden, bei den Knotenstromzählungen wurde jeweils im Zeitraum von 06:00 Uhr bis 10:00 Uhr und von 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr erhoben. Die Zählwerte der Knotenstromzählungen wurden sodann auf einen gesamten Tag hochgerechnet. Hierzu wurden aus den Ergebnissen von Tagesauswertungen an vier Knotenpunkten Hochrechnungsfaktoren ermittelt und diese dabei errechneten, sich stark ähnelnden Faktoren gemittelt und anschließend auf die übrigen Zählstellen angewendet. Im Anschluss daran wurden diese Tageswerte in den jahresdurchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) 2014 umgerechnet. Dies geschah auf der Grundlage der Ergebnisse der Dauerzählstelle an der B 25 bei Fremdingen für das Jahr 2013; aus diesen wurden entsprechende Umrechnungsfaktor abgeleitet (siehe zum Ganzen Kapitel 4.1 des Schlussberichts 2014).

Soweit die verwendeten Hochrechnungsfaktoren im Anhörungsverfahren den Ergebnissen des Forschungsprojekts „Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitzählungen auf Innerortsstraßen“ gegenübergestellt wurden, kann die Geeignetheit der in der Verkehrsuntersuchung herangezogenen Faktoren damit nicht in Zweifel gezogen werden. Die im Rahmen des Forschungsprojekts abgeleiteten Hochrechnungsansätze für Kurzzeitzählungen beruhen zwar auf einer vergleichsweise großen Datenbasis, sie können aber zwangsläufig lokalen Besonderheiten nicht hinreichend Rechnung tragen. Auf Grund dessen ist es sachgerecht, auf diese Ansätze zur Hochrechnung von Zählergebnissen nur dann zurückzugreifen, wenn es konkret keine geeigneten Möglichkeiten zur projektspezifischen Hochrechnung von Zählergebnissen gibt. Mit den hier für die Hochrechnung verwendeten, vor Ort erhobenen Zählwerten über ganze Tage liegen aber eben Daten vor, die die konkreten Verhältnisse genauer abbilden, als dies bei Ansatz der Hochrechnungsansätze des Forschungsprojekts der Fall wäre. Eine Überschätzung des Lkw-Anteils ist damit nicht verbunden; seine Ermittlung beruht auf vor Ort erhobenen Verkehrsdaten. Soweit moniert wurde, dass die Zählwerte am Querschnitt Q1 der Verkehrsuntersuchung nicht in dieser dokumentiert werden, so dass die Ergebnisse zur Hochrechnung der Lkw-Belastung nicht überprüft werden könnten, hat der Vorhabenträger hierauf die entsprechenden Zählergebnisse mitgeteilt; diese wurden im

weiteren Fortgang auch den betreffenden Einwendern überlassen. Danach wurden am genannten Querschnitt morgens 508 Schwerverkehrsfahrzeuge in vier Stunden und nachmittags 500 Schwerverkehrsfahrzeuge in vier Stunden gezählt, am gesamten Erhebungstag 2.464 Fahrzeuge des Schwerverkehrs. Daraus ergibt sich an dieser Zählstelle ein Hochrechenfaktor von 2,44. Angemerkt werden darf in diesem Zusammenhang auch noch, dass die höchsten Belastungen im Schwerverkehr an dieser Zählstelle im Zeitbereich von 14:00 bis 15:00 Uhr sowie zwischen 12:00 und 13:00 Uhr festgestellt wurden, mithin außerhalb der allgemein als Spitzenstunden anerkannten Zeitbereiche von 6:00 bis 10:00 Uhr und von 15:00 bis 19:00 Uhr.

Aus den zuvor erwähnten Erhebungen aus dem Jahr 2014 liegen für etwa 200 Strecken und Abbiegebeziehungen im Stadtgebiet von Dinkelsbühl Zählwerte vor. Diese Werte wurden in das Verkehrsmodell, das bereits im Jahr 2008 erstellt und 2010 erstmals fortgeschrieben wurde (vgl. Kapitel 1 des Schlussberichts 2014), eingespeist und das Verkehrsmodell anhand dieser Zählergebnisse kalibriert. Dabei wurde zunächst die Verkehrsmatrix aus der vorhergehenden Verkehrsuntersuchung auf der Basis der Ergebnisse verschiedener Dauerzählstellen aus dem Jahr 2010 auf das Jahr 2014 fortgeschrieben. Anschließend daran wurde das Netzmodell mit Hilfe der Zählergebnisse kalibriert (siehe hierzu im Einzelnen Kapitel 4.2 des Schlussberichts 2014). Nach der Kalibrierung beträgt die Abweichung zwischen den Zählwerten und den Umlegungsergebnissen im Verkehrsmodell für das Jahr 2014 größtenteils unter 10 %. Es besteht damit unter Berücksichtigung der zwangsläufig nicht vollkommen uneingeschränkten Repräsentativität, die den Ergebnissen kurzzeitiger Erhebungen immer innewohnt (solche aber gleichwohl dort, wo keiner anderweitigen verwertbaren Daten vorhanden sind, allgemeiner Standard zur Erlangung einer hinreichenden Datengrundlage für verkehrliche Untersuchungen darstellen), eine hohe Übereinstimmung des Verkehrsmodells mit erhobenen Zählwerten (siehe Bilder 4.2 und 4.3 des Schlussberichts 2014). Das Verkehrsmodell ist damit in hinreichend präziser Weise in der Lage ist, die verkehrlichen Verhältnisse in dem von ihm umfassten Bereich abzubilden; eine vollkommene Übereinstimmung von Zählwerten mit den im Rahmen des Verkehrsmodells ermittelten Verkehrszahlen ist auch bei sorgfältigstem Vorgehen auf Grund der Komplexität und Vielschichtigkeit des Verkehrsgeschehens ohnehin in der Regel nicht zu erreichen.

b) Im Anhörungsverfahren wird kritisiert, dass auf Grund von zwei zum Zählzeitpunkt vorhandenen Baustellen im Raum Dinkelsbühl die Verkehrszählungen keine verwertbaren Ergebnisse geliefert hätten. Auf Grund dessen wird die Durchführung neuer Zählungen an diesen beiden Knoten gefordert.

Dass während der Knotenstromzählungen zwei Baustellen im Straßennetz im Raum Dinkelsbühl vorhanden waren, die Einfluss auf die Verkehrsbelastung in Dinkelsbühl hatten, verschweigt die Verkehrsuntersuchung nicht (siehe Kapitel 4.1 des Schlussberichts 2014). Betroffen hiervon waren die Ortsdurchfahrt Feuchtwangen im Zuge der B 25, die zu diesem Zeitpunkt für den Durchgangsverkehr gesperrt war, und die Wörnitzstraße in Dinkelsbühl auf Höhe der Wörnitzbrücke. Der Ersteller der Verkehrsuntersuchung hat insoweit die 2014 gewonnenen Zählergebnisse mit den Zählergebnissen, die der vorhergehenden Verkehrsuntersuchung zu Grunde lagen, sowie den Ergebnissen der amtlichen Straßenverkehrszählung 2010 verglichen und auf dieser Grundlage die baustellenbedingten Verdrängungseffekte abgeschätzt. Sodann hat er die Zählwerte des Jahres 2014 um die baustellenbedingten Effekte bereinigt und anschließend in das Verkehrsmodell eingespeist. Das nähere Vorgehen zur Eliminierung der Baustelleneffekte hat er auch im Erörterungstermin in groben Zügen erläutert. Im Nachgang zum Erörterungstermin hat er gegenüber der Planfeststellungsbehörde das Vorgehen nochmals detaillierter dargestellt.

Aus dieser Darstellung ergibt sich, dass der verkehrliche Effekt der Sperrung der Ortsdurchfahrt Feuchtwangen im Raum Dinkelsbühl vergleichsweise überschaubar – und dementsprechend einfach zu bereinigen – ist. Betroffen hiervon sind hauptsächlich zusammengerechnet rund 1.100 Kfz/24 h, die ohne Sperrung auf der A 7 aus Richtung Norden (vom AK Crailsheim/Feuchtwangen kommend) an der AS Feuchtwangen-West die Autobahn verlassen, über die St 1066 nach Feuchtwangen weiterfahren und anschließend in die B 25 in Richtung Süden einbiegen bzw. in umgekehrter Richtung diese Relation befahren. Die betreffenden Fahrzeuge benutzen im Falle der Sperrung der Ortsdurchfahrt Feuchtwangen über eine noch etwas längere Strecke die A 7, bevor sie sie an der AS Dinkelsbühl/Fichtenau verlassen bzw. bereits an dieser auf die A 7 auffahren. Eine großräumige Verlagerung von Verkehrsmengen nördlich und nordöstlich von Feuchtwangen auf die A 7 ist dagegen, nicht zuletzt wegen der damit verbundenen erheblichen Umwege, nicht in Rechnung zu stellen. Vielmehr nutzt der Verkehr aus bzw. in diesen Raum, der zum großen Teil als ortskundig anzusehen ist, innerstädtische bzw. kleinräumige Umfahrungsmöglichkeiten um die Baustelle, um anschließend wieder die B 25 zu nutzen.

Die Auswirkungen der Sperrung der Wörnitzbrücke in der Wörnitzstraße sind demgegenüber etwas komplexer, im Ergebnis aber dennoch gut abzuschichten, so dass auch insoweit eine Bereinigung des Baustelleneffektes möglich war. Diese Sperrung führte zu einer innerörtlichen Verlagerung des Quell- und Zielverkehrs der Dinkelsbühler Innenstadt in/aus Richtung Norden bzw. Süden, im Wesentlichen auf den westlich in etwa parallel zur B 25 verlaufenden Straßenzug Larrieder Straße - Dr.-Martin-Luther-Straße - Nördlinger Straße. Im Bereich der Brücke wurde im Jahr 2010 eine Verkehrsbelastung von rund 6.500 Kfz/24 h festgestellt, bei der Zählung im Jahr 2014 jedoch nur 500 Kfz/24 h. Durch einen Vergleich der (unbereinigten) Zählwerte aus dem 2014 mit den Zählwerten des Jahres 2010 und den Ergebnissen der amtlichen Straßenverkehrszählung aus dem gleichen Jahr können die Straßenabschnitte ermittelt werden, auf denen trotz des vergleichsweise kurzen Zeitraums, der zwischen den Zählungen liegt, relativ starke Änderungen in der Verkehrsbelastung zu verzeichnen sind. Daraus wiederum lassen sich diejenigen Verkehrsströme ableiten, deren Quelle/Ziel in der Innenstadt Dinkelsbühl liegt und die sich während der Sperrung der Innenstadt über die Larrieder Straße (aus Richtung Norden) oder über den Nördlinger Straße (aus Richtung Süden) nähern. Im Ergebnis lassen sich dadurch großräumige Verlagerungen im Umfang von etwa 5.000 Kfz/24 h sowie deren Verteilung auf das umgebende Straßennetz identifizieren, die ohne Baustelle die Wörnitzstraße nutzen würden. Die noch „fehlenden“ 1.500 Kfz/24 h, die nach den Zählergebnisse Jahres 2010 die Wörnitzstraße nutzten, stellen kleinräumigen innerstädtischen Verlagerungsverkehr, vor allem aus dem Stadtbereich östlich der Wörnitz, dar, dessen Verteilung ohne den Baustelleneffekt anhand der vorliegenden Daten ebenso in hinreichend sicherer Weise ermittelt werden konnte.

Die Bereinigung von Effekten durch mögliche Baustellen während Verkehrserhebungen stellt im Übrigen auch keine unübliche Vorgehensweise bei der Erstellung von Verkehrsuntersuchungen dar; der Ersteller der gegenständlichen Verkehrsuntersuchung etwa hat derartiges schon vielfach in der Vergangenheit bei anderen Straßenbauprojekten durchgeführt.

Die Planfeststellungsbehörde sieht nach alldem keine Veranlassung dafür, insoweit nochmals Verkehrszählungen durchführen zu lassen. In diesem Zusammenhang ist außerdem zu berücksichtigen, dass Verkehrserhebungen aus Gründen der Repräsentativität außerhalb von Ferien und Haupturlaubszeiten liegen und sich in der Erhebungswoche keine Feiertage befinden sollen. Zudem ist auf Grund der derzeit regen Bautätigkeit verschiedener Straßenbaulastträger im Raum Din-

kelsbühl auch nicht zu erwarten, dass bei erneuten Erhebungen nicht andere Baustelleneffekte auf das lokale oder regionale Verkehrsgefüge zeitigen würden.

Soweit im Anhörungsverfahren die erkennbaren Verkehrszunahmen von der amtlichen Straßenverkehrszählung 2010 zu den Ergebnissen der Verkehrserhebungen 2014 auf der B 25 und insbesondere der St 2218 und der St 2220 als nicht plausibel kritisiert wurden, da das dortige Verkehrsaufkommen im Vergleich zu den Ergebnissen der amtlichen Straßenverkehrszählung 2005 kaum zugenommen habe oder sogar rückläufig sei, kann die Verwertbarkeit der der Verkehrsuntersuchung zugrunde liegenden Datenbasis ebenso nicht mit Erfolg in Frage gestellt werden. Die kritisierten Verkehrszahlen für die im Jahr 2014 festgestellte Verkehrsbelastung basieren – wie schon erwähnt – auf vor Ort durchgeführten Verkehrserhebungen und belegen damit eine entsprechende Verkehrsentwicklung auf den angesprochenen Straßenzügen. Die einwenderseits für die hohen Verkehrszahlen verantwortlich gemachten Straßensperrungen und deren Verdrängungseffekte wurden – wie schon ausgeführt – nachträglich eliminiert, die kritisierten Verkehrszahlen sind bereits um die Baustelleneffekte bereinigt. Der Vergleich der für den Analysefall 2014 mit dem Verkehrsmodell ermittelten Verkehrsbelastungen mit den Ergebnissen der amtlichen Straßenverkehrszählung 2015 kann ebenso die Verwertbarkeit der vom Ersteller erhobenen verkehrlichen Daten nicht in Frage stellen. Die festzustellenden Abweichungen bewegen sich, etwa bzgl. der Verkehrsbelastung der B 25, vorwiegend innerhalb einer nicht besonders großen Streubreite (ca. 10 % Differenz; dies ist mit Blick auf den Stichprobencharakter der zu Grunde liegenden Verkehrszählungen ohne weiteres akzeptabel). Soweit die Abweichungen tatsächlich ein darüber hinausgehendes Ausmaß annehmen, betrifft dies vor allem die auf Dinkelsbühl zu bzw. in die Stadt hinein führenden Abschnitte der St 2218 und (teilweise) der St 2220 sowie die AN 45 westlich von Dinkelsbühl. Auch hieraus ergibt sich aber nicht, dass der Verkehrsuntersuchung insoweit unfundierte überhöhte Verkehrsbelastungszahlen zu Grunde gelegt wurden. Dass die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung verwendete Erhebungsmethodik grundsätzlich zur Erlangung eines realitätsnahen Belastungsbildes geeignet ist, zeigt sich insbesondere an den schon angesprochenen Zählergebnissen hinsichtlich der B 25. Auch dort, wo Quell-/Zielverkehre nur einen untergeordneten Anteil am Verkehrsaufkommen ausmachen, stimmen die im Analysefall 2014 ermittelten Verkehrszahlen und die der amtlichen Straßenverkehrszählung zum Teil gut überein. So wurde bei letzterer auf der St 2218 östlich von Dinkelsbühl auf Höhe von Illenschwang eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von 4.071 Kfz/24 h ermittelt, das Analysemodell der Verkehrsuntersuchung weist, wie der Ersteller der Verkehrsuntersuchung im Nachgang zum Erörterungstermin dargelegt hat, hier eine Verkehrsbelastung von rund 4.400 Kfz/24 h aus; die Abweichung beträgt damit auch dort weniger als 10 %. Dass teilweise im Zuge der St 2218, der St 2220 und der AN 45 in gewissem Maß größere Belastungsdifferenzen zu verzeichnen sind, kann damit nicht der Methodik der Verkehrsuntersuchung 2014 angelastet werden; sie sind letztendlich ein Phänomen, das bei Stichtags- bzw. Kurzzeiterhebungen immer wieder auftritt, ohne dass sich hieraus Fehler im Rahmen der durchgeführten Erhebungen ableiten ließen bzw. deren Ergebnisse unverwertbar würden. Hinzu kommt vorliegend außerdem, dass die nach Dinkelsbühl hinein bzw. auf die Stadt zuführenden Staats- und Kreisstraßen ohnehin nur einen vergleichsweise überschaubaren Einfluss auf die verkehrlichen Belastungen der weiter oben betrachteten Trassenvarianten haben, was sich u. a. aus einer Zusammenschau der Anlagen 7a - 7e der Stellungnahme von SSP Consult vom 26.10.2017 hinreichend deutlich ergibt. Von daher würde auch die Unterstellung von in gewissem Umfang niedrigeren Verkehrsbelastungen auf der St 2218, der St 2220 und der AN 45 im Analysefall als von der Verkehrsuntersuchung 2014 zu Grunde gelegt nicht zu einer durchgreifenden Infragestellung der weiter oben erfolgten Bewertung der einzelnen Varianten führen (soweit insoweit überhaupt auf die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung abgestellt wurde).

Soweit im Anhörungsverfahren in diesem Zusammenhang auch auf die im Analysefall für die St 2218 westlich von Botzenweiler ermittelte Verkehrsbelastung von 7.600 Kfz/24 h verwiesen wird, muss darauf hingewiesen werden, dass es zwischen Illenschwang und Dinkelsbühl nicht nur mehrere kleine Ortschaften gibt, sondern auch mehrere Straßen des nachgeordneten Wegenetzes an die St 2218 angeschlossen sind; darüber hinaus existiert in Sinbronn auch ein schon zum guten Teil bebautes Gewerbegebiet. Diese Umstände machen ohne weiteres plausibel, dass die St 2218 mit zunehmender Entfernung von Dinkelsbühl eine immer geringer werdende Verkehrsbelastung aufweist. Die einwenderseits in diesem Zusammenhang erwähnte (hohe) Verkehrsbelastung von 7.600 Kfz/24 h wurde schon unmittelbar östlich der Einmündung der Wassertrüdingen Straße in die St 2218 festgestellt.

Soweit daneben einwenderseits auch noch auf die Verkehrsentwicklung an der Zählstelle der B 25 in der Ortslage von Dinkelsbühl von 2005 bis 2015 hingewiesen wird, die von 2005 bis 2010 eine leichte Verkehrszunahme, von 2010 bis 2015 dagegen eine gewisse Verkehrsabnahme aufzeigt, vermag dies ebenso nichts an der Geeignetheit der erhobenen Daten zu ändern. Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass das Verkehrsgeschehen innerorts auf der B 25 auch von vielen kleinräumigen Effekten abhängig ist, da der örtliche Verkehr mit Quelle/Ziel in Dinkelsbühl sehr sensibel auf kurzfristige Beeinträchtigungen reagiert und deshalb hieraus auf eine Unbrauchbarkeit der Verkehrsuntersuchung zu Grunde liegenden verkehrlichen Daten ebenso nicht geschlossen werden kann.

c) Die im Rahmen der Erstellung der Verkehrsuntersuchung herangezogenen Daten sind auch hinreichend aktuell, um belastbare Ergebnisse zu liefern. Die eigens für die Verkehrsuntersuchung durchgeführten Zählungen liegen nur wenige Jahre zurück und erweisen sich auch im Hinblick auf die sonst bekannten zwischenzeitlich Entwicklungen im Raum Dinkelsbühl als nicht überholt. Gleiches gilt für diejenigen Daten und Kennwerte, die im Rahmen der gegenständlichen Untersuchung nicht erneut erhoben wurden; insoweit ist kein Anhaltspunkt dafür erkennbar, dass sich zwischenzeitlich die zu Grunde liegenden Verhältnisse in bedeutsamem Umfang verändert haben könnten.

Soweit im Anhörungsverfahren angeregt wird, auf der Grundlage der durchgeführten Videozählungen einen Vergleich der Verkehrsströme und Verflechtungen vorzunehmen, um zu überprüfen, ob in vorhergehenden Untersuchungen erhobene Verflechtungsbeziehungen sich verändert hätten und die verwendeten Matrizen noch brauchbar seien, trägt dem die Verkehrsuntersuchung der Sache nach bereits Rechnung. Der Ersteller der Verkehrsuntersuchung hat hierzu klarstellend darauf hingewiesen, dass im Verkehrsmodell alle Einzelströme an den 14 Knotenpunkten, an denen 2014 entsprechende Erhebungen durchgeführt wurden, kalibriert wurden, nicht nur die Querschnittsbelastungen an den betreffenden Knotenpunkten. Hierdurch wurde letztendlich – nachdem die aus der vorhergehenden Verkehrsuntersuchung bekannten Quelle-Ziel-Relationen gut mit den 2014 erhobenen verkehrlichen Daten überein zu bringen sind – auch insoweit eine Aktualisierung der Datenbasis vorgenommen. Es ist im Übrigen auch sonst nicht erkennbar, dass sich in der vergleichsweise kurzen Zeit, die zwischen beiden Erhebungszeitpunkten vergangen ist, die Zusammensetzung der Verkehrsströme in relevantem Ausmaß verändert haben könnte. Der Einwand, es seien keine aktuellen Verkehrsverflechtungsdaten verwendet worden, verfängt demnach nicht.

d) Die auf den erwähnten verkehrlichen Daten aufbauende Prognose der verkehrlichen Situation im Raum Dinkelsbühl im Jahr 2030 ohne Verwirklichung einer Ortsumgehung (Bezugsfall) und beim Bau einer Ortsumgehung (Planfälle 1, 2, 2a, 3, 3a, 3b, 3c, 3d sowie der im Nachgang zum Erörterungstermin untersuchte Plan-

fall 4, denen jeweils eine unterschiedliche Trassenführung für die Ortsumgehung zu Grunde liegt) berücksichtigt die für den Zeitraum 2014 bis 2030 im Untersuchungsgebiet zu erwartende Verkehrszunahme sowie absehbare Veränderungen im Straßennetz im Untersuchungsgebiet, u. a. die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im vordringlichen Bedarf enthaltenen Straßenbauvorhaben (siehe dazu Kapitel 5.1 und 5.2 des Schlussberichts 2014). Dass dabei nicht weiter zwischen fest disponierten bzw. indisponiblen Vorhaben und Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs differenziert wird, was im Anhörungsverfahren kritisiert wurde, ist sachgerecht und nicht zu beanstanden. Auch bei den Projekten, die im Bedarfsplan des Bundes in der Kategorie des Vordringlichen Bedarfs aufgeführt sind, darf regelmäßig von ihrer Verwirklichung im Geltungszeitraums des Bedarfsplans – d. h. vorliegend bis zum Prognosehorizont 2030 – ausgegangen werden, da der Gesetzgeber durch diese Einstufung seinen Willen zur beschleunigten Verwirklichung dieser Vorhaben zu erkennen gibt. Anhaltspunkte für eine gegenteilige Annahme gibt es vorliegend nicht, solche wurden weder im Anhörungsverfahren geltend gemacht noch sind sie sonst zutage getreten (siehe zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 15.02.2018, NVwZ 2018, 1804 Rn. 21). Namentlich gilt dies für die Ortsumgehungen Wallerstein/Ehringen und Greiselbach im Zuge der B 25; diese Maßnahmen wurden entweder bereits verwirklicht oder befinden sich zumindest in Bau und werden in absehbarer Zeit für den Verkehr freigegeben werden. Im Übrigen ist auch die Berücksichtigung von (anderen) Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs im Rahmen von projektbezogenen Verkehrsuntersuchungen seit langem gängige, auf Bundesebene abgestimmte Praxis.

Der Neubau der im Anhörungsverfahren mehrfach erwähnten B 131n ist in keines der untersuchten Prognoseszenarien integriert worden, da er zu keinem Zeitpunkt im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans gelistet war (und auch aktuell nicht ist). Eine Verwirklichung dieses Straßenzuges ist nicht hinreichend absehbar; er musste daher nicht berücksichtigt werden.

Dass für die Erstellung der Prognose noch die Verkehrsverflechtungsprognose für das Jahr 2025 herangezogen und unter Berücksichtigung der bisherigen Verkehrsentwicklung auf den Prognosehorizont 2030 linear fortgeschrieben wurde, und nicht – wie im Anhörungsverfahren gefordert – die jetzt vorliegende Verkehrsverflechtungsprognose 2030 der Verkehrsprognose zu Grunde gelegt wurde, liegt daran, dass die für die Verkehrsmodellierung notwendigen Matrizen der Verkehrsverflechtungen auf Kreisebene aus der Verflechtungsprognose 2030 zum Zeitpunkt der für die Verkehrsuntersuchung durchgeführten Modellierungen noch nicht vorlagen. Dass diese nunmehr veröffentlicht wurde, nötigt hier nicht dazu, nochmals neue Prognoseläufe unter Zugrundelegung der sich aus der neuen Verflechtungsprognose ergebenden verkehrlichen Daten durchzuführen; eine laufende Anpassungspflicht an neue Prognosen und dgl. besteht nicht (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.06.2010, NVwZ 2011, 177 Rn. 74).

Im Übrigen würde selbst eine Einbeziehung der Ergebnisse der Verkehrsverflechtungsprognose für das Jahr 2030 den im Schlussbericht 2014 dargestellten Prognoseergebnissen nicht den Boden entziehen. Eine vom Ersteller der Verkehrsuntersuchung im Nachgang durchgeführte Überprüfung der Prognoseergebnisse unter Berücksichtigung der Verflechtungsprognose 2030 hat lediglich ergeben, dass die lineare Fortschreibung der Verflechtungsprognose 2025 zu einer in etwa 10 % höheren Verkehrsbelastung als bei unmittelbarer Einbeziehung der Ergebnisse der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 geführt hat. Hieraus wird zum einen deutlich, dass die den angestellten Prognosen zugrunde liegenden (großräumigen) Verkehrsverflechtungen in ihrer Dimension auch durch die gewählte Vorgehensweise ähnlich gut abgebildet wurden. Zum anderen würden die etwas geringeren Verkehrsbelastungszahlen sich in allen untersuchten Prognoseszenarien ähnlich auswirken, insbesondere in Bezug auf die Belastung der jeweils näher

betrachteten Ortsumgehungsstrassen, so dass die vorliegende Verkehrsuntersuchung auch bei Berücksichtigung der aktualisierten Verflechtungsprognose (weiterhin) als eine taugliche Grundlage für einen Vergleich der verkehrlichen Wirkungen der betrachteten einzelnen Varianten angesehen werden darf. Hinsichtlich der Auswirkungen der planfestgestellten Trassenführung der Ortsumgehung ergibt sich aus den zuvor dargelegten Umständen, dass deren Wirkungen, insbesondere auf die verschiedenen Umweltmedien, durch die Zugrundelegung der im Schlussbericht 2014 dargestellten Ergebnisse jedenfalls nicht unterschätzt werden, sondern im Gegenteil tendenziell eher zu einer Überschätzung der mittelbaren (negativen) Vorhabenswirkungen führt.

e) Im Anhörungsverfahren wurde geltend gemacht, die Ergebnisse der den Planfeststellungsunterlagen beigefügten Verkehrsuntersuchung und der Verkehrsuntersuchung, die für die bereits länger zurückliegende Voruntersuchung erstellt wurde, wiesen teilweise erhebliche Belastungsunterschiede auf, insbesondere in Bezug auf die Dürrwanger Straße, die Bechhofener Straße und die Wassertrüdinger Straße.

Dem ist der Ersteller der Verkehrsuntersuchung im Rahmen des Erörterungstermins überzeugend dahingehend entgegengetreten, dass sich im Rahmen der im Jahr 2014 durchgeführten Verkehrserhebungen gezeigt habe, dass in Dinkelsbühl im Bereich einiger Streckenzüge deutlich von den im Rahmen des Modells DIVAN festgestellten Verkehrsbelastungen abweichende Verkehrszahlen vorzufinden sind. Dies liegt daran, dass das Modell DIVAN für den Bereich von Dinkelsbühl deutlich weniger Verkehrszellen beinhaltet, weshalb die dort anzutreffenden kleinräumigen Verkehrsbeziehungen von diesen nur deutlich schlechter abgebildet werden können. Demgegenüber liefern die zuletzt durchgeführten verkehrlichen Erhebungen ein deutlich detaillierteres und auch aktuelleres Bild der verkehrlichen Verhältnisse im Bereich von Dinkelsbühl. Diese Unterschiede in der Datenbasis der beiden zuvor erwähnten Verkehrsuntersuchungen erklärt ohne weiteres auch die explizit angesprochenen Unterschiede in der Verkehrsbelastung verschiedener Straßenzüge in Dinkelsbühl.

f) Daneben wurde im Anhörungsverfahren vorgebracht, die Ergebnisse des Schlussberichts 2014 wiesen gegenüber der im Rahmen der Bundesverkehrswegeplans 2030 angestellten Verkehrsprognose für den Bezugsfall deutliche Abweichungen auf. So ergäbe sich nach dem Schlussbericht 2014 für den Bereich der Luitpoldstraße in Dinkelsbühl im Bezugsfall 2030 eine Verkehrsbelastung von bis zu 22.600 Kfz/24 h, demgegenüber weise die Prognose des Bundesverkehrswegeplans hier nur deutlich geringere Verkehrsbelastungen, die von ihrer Größenordnung her etwa nur halb so groß seien. Dies gelte insbesondere für den südlichen Bereich der Luitpoldstraße bzw. die Augsburgener Straße, hier gebe es erhebliche Abweichungen. Diese bewegten sich jenseits einer hinzunehmenden Varianz von 10 bis 20 %.

Auch dem ist der Ersteller der Verkehrsuntersuchung im Erörterungstermin einleuchtend entgegengetreten. Er hat auf den – der Planfeststellungsbehörde aus ihrer eigenen Erfahrung bereits bekannten – Umstand hingewiesen, dass das dem Bundesverkehrswegeplan zu Grunde liegende Verkehrsmodell relativ grobmaschig aufgebaut ist und Binnenverkehre nur unvollständig mitbetrachtet. Dieses Verkehrsmodell wurde für die Bewertung von weit über 2.000 Verkehrsprojekten in ganz Deutschland entworfen und hat von sich aus bereits nicht den Anspruch, für jedes einzelne Projekt in der erforderlichen Tiefenschärfe detailgenaue Aussagen zu treffen; hierzu dienen konkrete projektbezogene Verkehrsuntersuchungen. In dem Modell des Bundesverkehrswegeplans gibt es bzgl. Dinkelsbühl nur 2 - 3 Verkehrszellen, wodurch kleinräumige Verkehre innerhalb des Stadtbereichs, die nach den vorliegenden Erhebungsergebnissen in Dinkelsbühl von großer Bedeu-

tung sind, nicht abgebildet werden können. Hieraus erklärt sich nachvollziehbar die Differenzen zwischen der Prognose des Bundesverkehrswegeplans und den im Schlussbericht 2014 dokumentierten Prognoseergebnissen. Eine Betrachtung der Prognoseergebnisse für die B 25 nördlich von Dinkelsbühl und der Einmündung der St 2218 bestätigt die Richtigkeit dieser Erklärung. In dem betreffenden Abschnitt, in dem wegen seiner außerörtlichen Lage und des Fehlens von einmündenden Straßen keine Quell- und Zielverkehre in nennenswertem Umfang stattfinden, prognostiziert die im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans für den Bezugsfall angestellten Prognose eine (werktägliche) Verkehrsbelastung von 13.000 Kfz/24 h, der Schlussbericht 2014 weist für den Bezugsfall 2030 für diesen Bereich ebenso eine Verkehrsbelastung von knapp unter 13.000 Kfz/24 h aus. Soweit die Verkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplans südlich von Dinkelsbühl auf der B 25 im Bezugsfall nur eine Verkehrsbelastung von etwa 6.000 Kfz/24 h annimmt, weicht sie zwar nicht unerheblich von den Prognoseergebnissen der Schlussbericht 2014 ab, der hier eine Verkehrsbelastung von rund 9.000 Kfz/24 h ausweist. Die für den Bereich südlich von Dinkelsbühl insoweit im Zusammenhang des Bundesverkehrswegeplans prognostizierten Verkehrsbelastungen müssen allerdings mit Blick auf die vorliegenden verkehrlichen Daten aus diesem Raum als nicht belastbar angesehen werden. Dies lässt sich insbesondere anhand der prognostizierten Verkehrsbelastungen für den nach Wassertrüdingen führenden Ast der St 2218 südöstlich von Dinkelsbühl nachvollziehen. Hier ist nach der Prognose des Bundesverkehrswegeplans im Bezugsfall nur eine Verkehrsbelastung von 4.000 Kfz/24 h zu erwarten; es wurden aber östlich der Einmündung der Wassertrüdingen Straße bereits 2014 durchschnittliche Verkehrsbelastungen von über 7.500 Kfz/24 h ermittelt. Eine Betrachtung der für die B 25 südlich von Dinkelsbühl jeweils prognostizierten Verkehrsbelastungen stützt diese Einschätzung zusätzlich. Während die dem Bundesverkehrswegeplan zugrunde liegende Prognose für den Bezugsfall hier sowohl südlich als auch nördlich des Kreisverkehrs, mit dem die St 2218 an die B 25 angeschlossen ist, eine Verkehrsbelastung von jeweils nur 6.000 Kfz/24 h erwartet, konnten bereits aus den Verkehrszählungen 2014 hier durchschnittliche Verkehrsmengen von 6.500 Kfz/24 h bzw. knapp 9.000 Kfz/24 h ermittelt werden.

g) Im Anhörungsverfahren wurde außerdem auf ein zwischenzeitlich in Dinkelsbühl angedachtes Factory-Outlet-Center hingewiesen, das im Rahmen der Verkehrsprognose zu berücksichtigen sei.

Zum Zeitpunkt der Erstellung der Verkehrsuntersuchung war die Planung für ein entsprechendes Center noch nicht näher konkretisiert, so dass es hierbei nicht berücksichtigt werden konnte. Eine (nachträgliche) Betrachtung der verkehrlichen Auswirkungen eines derartigen Centers ist schon deshalb nicht erforderlich, da die entsprechenden Planungen mittlerweile endgültig aufgegeben wurden.

h) Soweit im Anhörungsverfahren die für den Bezugsfall prognostizierten hohen Verkehrszunahmen gegenüber der Analyse 2014 von teilweise etwa 40 % für nicht nachvollziehbar gehalten werden und die Auffassung vertreten wird, wegen des hohen Anteils des Quell-/Zielverkehrs auf der B 25 sei die Entwicklung der regionalen Bevölkerung und deren Struktur von besonderer Bedeutung, ist dem der Ersteller der Verkehrsuntersuchung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durch seine ergänzenden Erläuterungen im Nachgang zum Erörterungstermin hinreichend schlüssig entgegengetreten.

Zum einen hat er dabei auf die strukturellen und Bevölkerungsentwicklungen, die bis zum Jahr 2030 zu erwarten sind, verwiesen. Dabei hat er u. a. auch absehbare demographische Entwicklungen berücksichtigt. Als Grundlage für die angestellten Prognose hat er insoweit u. a. die sog. INKAR(= Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung)-Prognose des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raum-

forschung aus dem Jahr 2014 herangezogen. Diese liefert u. a. auch auf Kreisebene Zahlen zur bis zum Jahr 2030 zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung. Aus diesen Zahlen ist auch ersichtlich, dass sich im Untersuchungsraum der Verkehrsuntersuchung sowohl Kreise befinden, für die bis zum Jahr 2030 noch von einer gewissen Bevölkerungszunahme ausgegangen wird, auf der anderen Seite aber auch in mehreren Kreisen eine Verringerung der Einwohnerzahl angenommen wird. Letzteres betrifft u. a. auch den Landkreis Ansbach, in dem sich Dinkelsbühl befindet. Trotz des für mehrere Landkreise erwarteten leichten Rückgangs der Einwohnerzahlen geht die von der Verkehrsuntersuchung angestellte Prognose von einer Zunahme des Verkehrsaufkommens aus. Dies erscheint auf den ersten Blick nicht als zwingend, zumal in Zukunft Veränderungen der Mobilität und des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung möglich sind. Berücksichtigt man aber noch die weiter zunehmende allgemeine Verfügbarkeit von Pkw sowie einen weiteren Anstieg von Freizeitaktivitäten, für deren Ausübung es auch gerade im Raum Dinkelsbühl eines Pkw bedarf (und wenn auch nur Hin- bzw. Rückreise), ist die prognostizierte Verkehrszunahme trotz stagnierender Bevölkerungsentwicklung dennoch plausibel und nachvollziehbar. Bestätigt wird dies außerdem dadurch, dass auch in der jüngsten Vergangenheit bereits die Verkehrsbelastung auf der B 25 (und anderen Bundesfernstraßen) trotz schon jetzt teilweise sinkender bzw. stagnierender Einwohnerzahlen weiter anstieg bzw. ansteigt, insbesondere auch im Raum Dinkelsbühl, so dass die Einwohnerentwicklung nicht ausschlaggebendes Kriterium sein kann. Im Übrigen darf bzgl. der in diesem Zusammenhang einwenderseits erwähnten Ergebnisse der regionalisierten Bevölkerungsprognose für Bayern, die bis in etwa zum Prognosehorizont im Landkreis Ansbach einen Bevölkerungsrückgang von etwa 6.000 Einwohnern voraussetzen, darauf verwiesen werden, dass die der Verkehrsprognose zu Grunde gelegte Einwohnerentwicklung ebenso von einer Abnahme der Bevölkerung im Landkreis Ansbach in ähnlicher Größenordnung ausgeht. Zusätzlich bestätigt wird die nur geringe Bedeutung der Bevölkerungsentwicklung für das in Zukunft zu erwartende Verkehrsaufkommen durch die mittlerweile vorliegende Verflechtungsprognose 2030; diese geht ebenso trotz Bevölkerungsrückgangs von einer Zunahme des Verkehrsaufkommens in Mittelfranken um bis zu 10 % aus. Vorliegend legt die Verkehrsprognose bis zum Prognosehorizont 2030 eine jährliche allgemeine Verkehrszunahme im Untersuchungsraum von nur etwa knapp 1 % zu Grunde, bis zum Jahr 2030 damit insgesamt eine Zunahme um etwa 13 %; dies erscheint – auch unter Berücksichtigung der der Planfeststellungsbehörde aus anderen Verfahren für Straßenbauvorhaben bekannten Umstände – jedenfalls als nicht zu hoch gegriffen. Gleiches gilt auch hinsichtlich des Umstandes, dass für den Schwerverkehr in Dinkelsbühl selbst mit 18 % eine etwas größere Steigerung als im gesamten Untersuchungsgebiet (etwa 15 %) angenommen wird. Im Untersuchungsgebiet gibt es viele ländlich geprägte Bereiche, für die insoweit überhaupt keine ins Gewicht fallenden Zunahmen zu erwarten sind, so dass der auf das gesamte Gebiet bezogene Steigerungswert geringer ausfällt als die spezifisch für die Stadt Dinkelsbühl anzunehmende Zunahme. Ein gewisses Indiz für einen sachgerechten Ansatz der allgemeinen Verkehrszunahme bilden dabei auch die von der Dauerzählstelle Fremdingen an der B 25 vorliegenden Zählergebnisse. Hier hat sich die Verkehrsbelastung in den letzten 15 Jahren um 26 % erhöht, diese Steigerung ist doppelt so groß wie die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung bis zum Jahr 2030 angesetzte Verkehrszunahme. Auch wenn die Verkehrsbelastung im Raum Dinkelsbühl nicht unmittelbar mit der bei Fremdingen verglichen werden kann, lässt sich aus dem angeführten Umstand doch ohne weiteres schließen, dass die in der Prognose angenommene allgemeine Zunahme des Verkehrs nicht unverträglich hoch ist.

Außerdem ist zu berücksichtigen, dass auch die festzustellende weitere Zunahme der mittleren Fahrtweiten zu einem Anstieg der Verkehrsleistungen und damit auch der Verkehrsbelastungen im Straßennetz führt (konkret liegt hier die nicht übertrie-

ben erscheinende Annahme einer Fahrleistungssteigerung vom Jahr 2014 zum Bezugsfall 2030 um etwa 11 % zugrunde). Die Einbeziehung dieses Aspektes bedingt eine über die allgemeine Verkehrszunahme noch nicht abgebildete weitere Verkehrszunahme bis zum Prognosehorizont.

Darüber hinaus hat der Ersteller die verkehrlichen Wirkungen der Ortsumgehungen von Wallerstein und Greiselbach im Zuge der B 25 im Prognosebezugsfall hervorgehoben. Diese beiden Ortsumgehungen führen danach schon für sich betrachtet zu einer Steigerung der Verkehrsmenge von etwa 500 - 700 Kfz/24 h auf der B 25 im Bereich von Dinkelsbühl, wobei diese Zunahme der Verkehrsbelastung ursächlich auf einer großräumigen Verkehrsverlagerung von der B 29 und der A 7 (bzw. der über Abschnitte dieser beiden Straßenzüge "über Eck" geführten Verkehrsbeziehungen) auf die B 25 beruht. Die hiervon betroffenen Verkehrsmengen verlassen bereits an der AS Dinkelsbühl/Fichtenau die A 7 und gelangen über die St 2218 auf die B 25, wo sie sich anschließend in Richtung Nördlingen weiter bewegen bzw. nutzen in umgekehrter Richtung die B 25 bereits ab Nördlingen und fahren erst nach dem Durchqueren von Dinkelsbühl auf die A 7 auf. Darüber hinaus gehende großräumigere Verlagerungswirkungen auf die B 25 entstehen dagegen nicht in mehr als vernachlässigbarem Umfang.

Die (zwischenzeitlich bereits erfolgte) Aufhebung der rechtlichen Beschränkungen für den Lkw-Durchgangsverkehr auf der B 25 ist schließlich auch in der Verkehrsprognose berücksichtigt worden.

Damit sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde die im Bezugsfall gegenüber den für das Jahr 2014 im Verkehrsmodell ermittelten Verkehrsbelastungszahlen prognostizierten Steigerungen von Verkehrsmengen insgesamt ausreichend plausibel dargelegt.

Die im Sommer 2018 in Kraft getretene Ausdehnung der Lkw-Maut auf alle Bundesfernstraßen konnte in der Verkehrsprognose (logischerweise) noch nicht berücksichtigt werden. Dieser Umstand führt aber nicht dazu, dass die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung nun in Frage gestellt wären. Durch die ausgedehnte Lkw-Maut mag zwar die Nutzung der B 25 für bestimmte Relationen unattraktiver geworden sein, im Gegenzug wurden aber die bis dato geltenden verkehrsrechtlichen Beschränkungen für den Lkw-Durchfahrtsverkehr aufgehoben, was wiederum (auf Grund der Lage im Netz der Bundesfernstraßen) die Bedeutung der B 25 für den Schwerlastdurchgangsverkehr deutlich steigert. Berücksichtigt man wiederum, dass auch bereits vor Aufhebung der Beschränkungen für den Lkw-Durchgangsverkehr für mehrere tausend davon betroffene Lkw vom Landratsamt Ansbach Ausnahmegenehmigungen bzgl. des Durchfahrtsverbots erteilt wurden (etwa wegen der Lage des Fahrtziels), wird aber klar, dass dieses Verbot letztendlich nur in maßvollem Umfang einen Einfluss auf die Verkehrsbelastung der B 25 im Raum Dinkelsbühl entfaltet, so dass seine Aufhebung ebenso keine besonderen Veränderungen bzgl. der Verkehrsbelastungen erwarten lässt. Wie sich die beiden konträr wirkenden Effekte letztendlich im Ergebnis auf die Verkehrsbelastung im Raum Dinkelsbühl auswirken werden, ist derzeit mangels ausreichender Datengrundlage nicht näher zu bestimmen. Es ist aber jedenfalls momentan nichts dafür erkennbar, dass sich daraus spürbare Veränderungen hinsichtlich der Verkehrsbelastung/-zusammensetzung im Raum Dinkelsbühl ergeben könnten, zumal – anders als verschiedentlich diskutiert – die Mautsätze pro Kilometer für Bundesstraßen und Autobahnen gleich hoch sind (vgl. Anlage 1 zu § 3 Abs. 3 BFStrMG), so dass sich die Nutzung der B 25 nicht überproportional unattraktiv gegenüber einem Benutzen der A 7, das für viele Fahrbeziehungen einen teilweise erheblichen Umweg mit sich bringt, darstellt.

i) Die möglichen verkehrlichen Auswirkungen der (teilweisen) Wiederaufnahme des Regelbetriebs im Schienenpersonennahverkehr auf der Bahnlinie Nördlingen - Dombühl mussten nicht im Detail im Rahmen der Verkehrsuntersuchung betrachtet werden, so dass darauf zielende Einwände zurückzuweisen sind. Insbesondere ist es nicht erforderlich, eine detaillierte Interdependenzberechnung zu Wechselwirkungen zwischen dem Regelbetrieb und der Ortsumgehungsplanung durchzuführen.

Die Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH hat vor wenigen Jahren eine Potentialanalyse für den Fall einer Wiederinbetriebnahme mehrerer Bahnlinien im Hesselbergraum durchgeführt, darunter auch die Bahnlinie Nördlingen - Dombühl. Hierbei hat sich ergeben, dass auf dieser Bahnlinie zumindest abschnittsweise im Durchschnitt mehr als 1.000 Fahrgäste pro Werktag erwartet werden dürfen. Das größte Fahrgastpotential wurde dabei für den Abschnitt Dombühl - Dinkelsbühl prognostiziert. Unter Berücksichtigung des durchschnittlichen Besetzungsgrades von Pkw ergibt sich hieraus ein Verlagerungspotential von der Straße auf die Schiene von etwa max. 750 Pkw am Tag. Dabei ist allerdings insbesondere in Blick zu nehmen, dass es sich bei den potentiellen Fahrgästen auf der Bahnlinie zum weitaus größten Teil um Quell- und Zielverkehr von Dinkelsbühl, insbesondere von Schülern, handelt, denen regelmäßig kein Fahrzeug als Alternative zur Verfügung steht und die heute entweder mit dem Bus oder teilweise auch als Mitfahrer in Pkw Dritter ihre Fahrtziele in Dinkelsbühl erreichen (und auf gleichem Weg auch zu ihren Ausgangspunkten zurückkehren). Der Anteil derjenigen Fahrgäste, die jeweils über Dinkelsbühl hinaus reisen, ist dabei außerdem als zahlenmäßig untergeordnet anzusehen. Im Übrigen hat der Ersteller der Verkehrsuntersuchung überzeugend dargelegt, dass – würde man die Auswirkungen des Regelbetriebs und dem damit verbundene Verringerung der Verkehrsbelastung des Straßennetzes einbeziehen – dies insbesondere nur zu einer Reduzierung der Verkehrsmenge auf der B 25 nördlich von Dinkelsbühl um deutlich weniger als 1.000 Kfz/24 h führen würde, die sich zum allergrößten Teil im Bereich von Dinkelsbühl selbst nur auf die bestehende B 25 innerhalb der Ortslage auswirken würde, da hierdurch vornehmlich nur Quell- bzw. Zielverkehr von Dinkelsbühl selbst auf die Schiene verlagert wurde. Da außerdem die in den einzelnen näher untersuchten Planfällen damit verbundenen verkehrlichen Auswirkungen sehr ähnlich ausfallen würden, ist eine vertiefte Betrachtung über das zuvor erfolgte Ausmaß hinaus für eine sachgerechte Entscheidung nicht erforderlich.

j) Soweit einwenderseits die für den Planfall 2 (planfestgestellte Trasse der Ortsumgehung) prognostizierte Zunahme auf dem aus Richtung Nordosten nach Dinkelsbühl verlaufenden Ast der St 2220 sowie auf dem nach Nordwesten zur A 7 führenden Ast der St 2218 gegenüber dem Bezugsfall als unrealistisch angesehen wird, kann den vom Ersteller der Verkehrsuntersuchung im Nachgang zum Erörterungstermin vorgelegten Unterlagen, insbesondere einem Plan zu dem weiträumigen verkehrlichen Wirkungen der Ortsumgehung Dinkelsbühl, ohne weiteres entnommen werden, dass die Zunahme auf dem genannten Ast der St 2220 hauptsächlich von aus den Bereichen von Bechhofen an der Heide, Burk und Dürrwangen stammende Verkehre, die im Bezugsfall über die St 2222 die AN 41 oder die AN 42 zur B 25 bzw. weiter zur A 7 gelangen, herrührt. Im Planfall 2 nutzen diese ersichtlich den nordöstlichen Ast der St 2220, um dann den nördlichen Teil der Ortsumgehung und teilweise auch den zur A 7 führenden Ast der St 2218 zur Weiterfahrt zu nutzen. Hierdurch erklärt sich auch – im Zusammenwirken mit der vorhabensunabhängig prognostizierten Verkehrsentwicklung – die im Planfall 2 für den zuletzt genannten Straßenast prognostizierte Verkehrszunahme.

Auch die für die Ortsumgehung im Planfall 2 prognostizierten Verkehrsbelastungen sind schlüssig und nachvollziehbar. Die Ortsumgehung bündelt hier nicht nur den in Nord-Süd-Richtung strebenden Verkehr, sondern – zumindest in Teilabschnitten

– auch denjenigen in West-Ost-Richtung. Ein gewisses Indiz hierfür liefern bereits die ausweislich der Abbildung 7.1 des Schlussberichts 2014 abschnittsweise nicht nur geringfügig differierenden Belastungen der Ortsumgehungsstrasse. Noch deutlicher erkennbar wird die Nutzung von Teilen der Ortsumgehungsstrasse auch durch in West-Ost-Richtung orientierte Verkehre durch die vom Ersteller der Verkehrsuntersuchung im Nachgang zum Erörterungstermin ergänzend vorgelegten Unterlagen, insbesondere die darin in Bezug auf die verschiedenen Zufahrtsstraßen zur Ortsumgehungsstrasse enthaltenen Strombündeldarstellungen. Zudem darf nicht übersehen werden, dass der Teilabschnitt der Ortsumgehungsstrasse zwischen Baubeginn und der Einmündung der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen von den Fahrzeugen genutzt wird, die derzeit noch über diese GVS unmittelbar nach Dinkelsbühl hineinfahren können, zukünftig aber wegen der Unterbrechung der Straße den genannten Teilabschnitt der Ortsumgehungsstrasse nutzen müssen, um nach Dinkelsbühl hinein zu gelangen; für die umgekehrte Fahrtrichtung gilt dies analog.

Aus den genannten Strombündeldarstellungen ergibt sich auch, dass die Ortsumgehungsstrasse im Planfall 2 nicht nur in unerheblichem Umfang von auf die Stadt Dinkelsbühl bezogenem Quell-/Zielverkehr genutzt wird, auch wenn die Nutzung durch derartigen Verkehr sich hinsichtlich der einzelnen an die Ortsumgehungsstrasse angebundenen Straßen teilweise deutlich unterscheidet. Eine vergleichsweise starke (abschnittsweise) Nutzung durch Quell-/Zielverkehr ist etwa in Bezug auf Verkehr auf dem von/nach Wassertrüdingen führenden Ast der St 2218 festzustellen, hingegen ist hinsichtlich des östlichen Astes der St 2220 tatsächlich kaum eine Nutzung von Abschnitten der Ortsumgehungsstrasse durch hier vorzufindende Quell-/Zielverkehre anzutreffen. Gleiches gilt für den über den westlichen Ast der St 2218 abgewinkelten Quell-/Zielverkehr.

Dass die für den Planfall 2 von der Verkehrsuntersuchung ermittelte vollständige Entlastung der Ortsdurchfahrt von Dinkelsbühl vom Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung unrealistisch wäre, vermag die Planfeststellungsbehörde ebenso nicht zu erkennen. Die Verlagerung dieses Durchgangsverkehrs ist Ergebnis der im Rahmen der Verkehrsuntersuchung angestellten Modellrechnungen. Zu berücksichtigen ist außerdem, dass die dem Planfall 2 zu Grunde liegende Ortsumgehungsstrasse lediglich in etwa 800 m länger als die bestehende Ortsdurchfahrt der B 25 (gemessen zwischen Anfangs- und Endpunkt der Ortsumgehungsstrasse) ist und dort außerdem wegen der außerörtlichen Lage der Straßentrasse ein deutlich höheres Geschwindigkeitsniveau als in der Ortsdurchfahrt erreichbar ist. Auf Grund dessen hält die Planfeststellungsbehörde auch insoweit das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung für schlüssig und plausibel, zumal auch bei Verwirklichung der Ortsumgehungsstrasse die Ortsdurchfahrt durch Ziel-, Quell- und Binnenverkehr der Stadt Dinkelsbühl weiterhin nicht unerheblich belastet sein wird, so dass trotz der Ortsumgehungsstrasse und der damit verbundenen Entlastung der Ortsdurchfahrt die Nutzung letzterer für den Durchgangsverkehr weiterhin vergleichsweise unattraktiv bleiben wird.

k) Soweit im Anhörungsverfahren einwenderseits Ergebnisse des Schlussberichts 2014 mit Ergebnissen der in den Jahren zuvor von SSP Consult durchgeführten Untersuchungen verglichen werden, ergeben sich hieraus ebenso keine Anhaltspunkte für eine Unbrauchbarkeit der dem Schlussbericht 2014 entnehmbaren Daten bzw. der diesen zugrunde liegenden Modellrechnungen. Die beiden damit angesprochenen Verkehrsuntersuchungen beruhen hinsichtlich der B 25 nachgeordneten Straßennetzes auf deutlich voneinander unterscheidenden Datenbasen, so dass sich aus einem unmittelbaren Vergleich der Ergebnisse der beiden Untersuchungen kein Rückschluss auf methodische Fehler in der aktuellen Untersuchung o. ä. ziehen lässt. Der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2008 lag eine wesentlich schmalere Datengrundlage zu Grunde; für viele Straßenzüge lagen hier keine Zählwerte vor, so dass in der Verkehrsuntersuchung nur die Ver-

kehr betrachtet wurden, die für eine Bewertung einer Ortsumgehung bedeutsam waren. Demgegenüber liegen der dem Schlussbericht 2014 zugrundeliegenden Verkehrsuntersuchung – wie bereits dargelegt – deutlich umfangreichere Verkehrserhebungen im Raum Dinkelsbühl zu Grunde, die auch die in der Verkehrsuntersuchung 2008 nicht berücksichtigten Verkehre abbildet, um die Gesamtverkehrssituation darzustellen.

l) Im Zuge der im Sommer 2018 erfolgten erneuten Auslegung von Unterlagen wurde kritisiert, dass die Abbildung 3 in der Unterlage 1T nicht mit Blick auf die nun veränderte Knotenpunktgestaltung im Bereich der Kreuzung der Ortsumgehung mit der St 2218 und der Wassertrüdingen Straße aktualisiert wurde, so dass nicht zu erkennen sei, wo es durch die geänderte Planung zu geringeren Verkehrsbelastungen komme. Gleiches gelte für zwei Abschnitte der bestehenden B 25, auch insoweit sei nicht zu erkennen, wo es zu den erläuterten Verkehrszu- bzw. abnahmen komme. Um die Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs berechnen zu können, müssten jedoch belastbare Daten vorliegen, so dass eine Tektur der Verkehrsuntersuchung notwendig sei.

Dieses Vorbringen missversteht die Ausführungen auf S. 12 der planfestgestellten Unterlage 1T. Dort wird explizit dargelegt, dass die verkehrlichen Wirkungen der Ortsumgehungstrasse unter Berücksichtigung des nun geplanten Kreisverkehrs anstatt der ursprünglich vorgesehenen versetzten Doppel-Einmündung am Knotenpunkt der Ortsumgehung mit der St 2218/Wassertrüdingen Straße (einschließlich Lichtsignalanlage) mittels des der Verkehrsuntersuchung zu Grunde liegenden Verkehrsmodells ermittelt wurden; anschließend werden die wesentlichen Auswirkungen der geänderten Knotenpunktgestaltung skizziert. Hieraus ergibt sich aber unzweideutig, dass verkehrliche Daten auch für die nun geplante Ausgestaltung der Ortsumgehung vorliegen, auf die auch die vorgenommene Leistungsfähigkeitsbetrachtung des Kreisverkehrs abstellt. Diese wurden lediglich nicht durch eine Änderung des Schlussberichts 2014 dort dokumentiert. Da die mit der Änderung der Knotenpunktgestaltung verbundenen Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung im umgebenden Netz im Bereich der Modell- und Rundungsgenauigkeit liegen und – wie der Ersteller der Verkehrsuntersuchung gegenüber der Planfeststellungsbehörde ausdrücklich klargestellt hat – keine nachteiligen Auswirkungen auf den Verkehrsablauf auf der Ortsumgehung im Vergleich zum vorherigen Planungsstand haben, erscheint der Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf den mit einer Überarbeitung des Schlussberichts 2014 verbundenen Aufwand ein Absehen von einer Tektur dieser Unterlage hier als sachgerecht, zumal der Schlussbericht auch nur nachrichtlich den festgestellten Planunterlagen beigegeben ist. Im Hinblick auf die mittelbaren Auswirkungen der Vorhabensplanung ist die Heranziehung der auf Basis der ursprünglichen Knotenpunktgestaltung ermittelten zukünftigen Verkehrsbelastungszahlen im Übrigen ebenso unkritisch, da diese im Bereich der Ortsumgehung tendenziell minimal höher liegen als bei Zugrundelegung des Kreisverkehrs.

m) Da sonach sämtliche in Bezug auf Eingangsdaten, Methodik der Verkehrsuntersuchung sowie die Plausibilität ihrer Ergebnisse gerichteten Einwände nicht durchgreifen, bedarf es auch nicht der Beiziehung der dem Verkehrsmodell zugrunde liegenden Quell-Ziel-Matrizen oder weiterer ihr zugrunde liegender Daten (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.06.2010, NVwZ 2011, 177 Rn. 93; BayVGH, Urteil vom 24.11.2010 – 8 A 10. 40022 – juris Rn. 157). Die Planfeststellungsbehörde ist auf Grund der vorstehenden Ausführungen überzeugt, dass die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung ermittelten Prognoseergebnisse für die Beurteilung der möglichen Auswirkungen der verschiedenen, im Einzelnen näher betrachteten Ortsumgehungsvarianten eine geeignete Basis darstellen.

Soweit im Anhörungsverfahren einwenderseits Einsicht in die dem Verkehrsmodell zu Grunde liegenden Matrizen sowie weiterer, dem Modell zu Grunde liegender Daten begehrt wurde, hat der Vorhabensträger im Nachgang zum Erörterungstermin im Übrigen angeboten, einem Vertreter des für mehrere Einwander tätigen Büros eine Einsichtnahme in ausgewählte aggregierte Daten in den Räumen des Erstellers der Verkehrsuntersuchung zu gewähren. Von diesem Angebot wurde bislang allerdings nach dem Kenntnisstand der Planfeststellungsbehörde kein Gebrauch gemacht.

### 3.3.2.2 *Varianten bzgl. der Ausgestaltung der Planung der Ortsumgehung im Detail*

In Bezug auf die der Planung zu Grunde gelegte Trassenvariante gibt es an mehreren Stellen unterschiedliche technische Ausgestaltungsmöglichkeiten im Detail. Dies betrifft die Anbindung von Straßen/Wegen an die Ortsumgehung bzw. die Ausbildung von höhenfreien Kreuzungen von Straßen/Wegen mit der Ortsumgehung.

#### 3.3.2.2.1 Führung des Geh- und Radwegs östlich der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen im Kreuzungsbereich mit der Ortsumgehung

In dem Bereich, in dem die Ortsumgehungstrasse die GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen nördlich von Dinkelsbühl kreuzt, verläuft östlich dieser Straße ein Geh- und Radweg. Da eine geeignete anderweitige Wegeverbindung, auf die die (unmotorisierten) Nutzer dieses Weges verwiesen werden könnten, nicht existiert, ist es unabdingbar, diese auch in Zukunft aufrecht zu erhalten. Zur verkehrssicheren Führung des Wegs über die Ortsumgehungstrasse hinweg kann er entweder über die Ortsumgehung überführt oder unter dieser unterführt werden. Nachfolgend werden die insoweit in Frage kommenden Lösungsmöglichkeiten beschrieben und anschließend bewertet. Der genaue Verlauf der einzelnen Varianten ist der Unterlage 7.1 Blatt 1T (Unterführungsvariante) bzw. den Lageplänen, die der Anlage 6 des Schreibens des Vorhabensträgers vom 17.08.2017 beigegeben sind, zu entnehmen.

#### 3.3.2.2.1.1 Beschreibung der Varianten

##### 3.3.2.2.1.1.1 Unterführungsvariante

Bei dieser Variante nimmt der Geh- und Radweg südlich der Ortsumgehungstrasse den Verlauf des im Bestand hier etwas abseits der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen liegenden Weges auf und schwenkt anschließend in einem Bogen nach Osten. Danach verschwenkt er in nördliche Richtung und unterquert die Ortsumgehungstrasse, bevor er unmittelbar nördlich dieser Trasse in einen dort geplanten öffentlichen Feld- und Waldweg einmündet. Über den weiteren Verlauf dieses Weges gelangen die Fußgänger und Radfahrer im Einmündungsbereich in die GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen schließlich zur entlang dieser Straße bestehenden bleibenden Wegetrasse. Die Baulänge dieser Variante beträgt etwa 170 m.

##### 3.3.2.2.1.1.2 Überführungsvariante 1

Bei der Überführungsvariante 1 beginnt der Geh- und Radweg südlich der Ortsumgehung an der dort bestehen bleibenden Trasse der Dürrwanger Straße und zweigt von dieser in nordwestlicher Richtung ab. Anschließend, nach einem Schwenk in nördliche Richtung, wird der Weg über die Ortsumgehungstrasse überführt. Sodann verläuft der Weg in östliche Richtung und überquert dabei auch den Einmündungsbereich der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen in die Ortsumgehung. Schließlich schwenkt der Weg nach Norden bzw. Nordosten und wird dort

an die hier unverändert bleibende Trasse des bestehenden Geh- und Radwegs angebunden. Die Baulänge des Weges beträgt bei dieser Variante insgesamt 330 m.

#### 3.3.2.2.1.1.3 Überführungsvariante 2

Bei der Überführungsvariante 2 nimmt der Geh- und Radweg – ähnlich wie bei der Unterführungsvariante – südlich der Ortsumgehungsstrasse den Verlauf des hier verlaufenden Weges auf und schwenkt dann in einem Bogen in Richtung Osten ab, so dass er auf gewisser Länge parallel zur Ortsumgehung verläuft. Im Anschluss wird der Geh- und Radweg über die Ortsumgehung überführt, bevor er in Richtung Nordwesten schwenkt und schließlich an die bestehende Trasse des Geh- und Radweges am Ostrand der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen angebunden wird. Die Baulänge des Weges beträgt bei dieser Variante etwa 275 m.

#### 3.3.2.2.1.1.4 Überführungsvariante 3

Bei der Überführungsvariante 3 verläuft der Geh- und Radweg zu anfangs wie bei der Überführungsvariante 2. Er verbleibt allerdings deutlich länger südlich der Ortsumgehung in Parallellage zu dieser, bis er über diese überführt wird. Danach wird der Weg nach Norden fortgeführt und schließlich an einen Weg angeschlossen, der auf einem Damm am Westrand des Regenrückhaltebeckens „Kobeltsmühle“ verläuft. Die Baulänge der Variante beträgt etwa 275 m.

#### 3.3.2.2.1.1.5 Überführungsvariante 4

Die Überführungsvariante 4 verläuft anfänglich identisch zur Überführungsvariante 2, der Geh- und Radweg wird bei der Variante 4 allerdings schon etwas weiter westlich über die Ortsumgehung überführt. Sodann verläuft der Geh- und Radweg eine gewisse Strecke in östliche Richtung, bevor er nach Norden schwenkt und wie bei der Überführungsvariante 3 an den Weg auf dem Damm am Regenrückhaltebecken „Kobeltsmühle“ angebunden wird. Die Baulänge des Weges beträgt bei dieser Variante etwa 260 m.

#### 3.3.2.2.1.1.6 Überführungsvariante 5

Bei dieser Variante werden die Nutzer des bestehenden Geh- und Radwegs südlich der Ortsumgehung zuerst über einen hier ohnehin geplanten, etwa in Ost-West-Richtung verlaufenden öffentlichen Feld- und Waldweg geführt. Nach kurzer Strecke beginnt die Wegetrasse einen weitläufigen Bogen in nördliche Richtung zu beschreiben, im Zuge dessen sie auch über die Ortsumgehung überführt wird. Nördlich der Ortsumgehung verläuft der Geh- und Radweg zuerst in nordwestliche bzw. westliche Richtung, bevor sie einen lang gezogenen Bogen in nördliche Richtung beschreibt und schließlich an die bestehen bleibende Trasse des Weges an der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen angebunden wird. Das Überführungsbauwerk über die Ortsumgehung wird bei dieser Variante über den eigentlichen Querungsbereich der Trasse hinaus verlängert (Gesamtlänge ca. 90 m), daneben ist hier ein weiteres Überführungsbauwerk weiter nordwestlich notwendig, um die Wegetrasse über den Bachlauf zwischen dem Regenrückhaltebecken „Kobeltsmühle“ und dem Ölweiher hinweg führen zu können. Die Baulänge der Überführungsvariante 5 beträgt etwa 260 m.

### 3.3.2.2.1.2 Bewertung der Varianten

a) Die Überführungsvariante 1 stellt von allen vorstehend beschriebenen Varianten diejenige mit der größten Baulänge dar. Sie ist auf Grund dessen gegenüber der bestehenden Situation mit einem spürbaren Umweg für die Wegnutzer verbunden (ca. 240 m). Aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht nachteilig ist bei dieser Variante insbesondere der Umstand, dass sie im unmittelbaren Einmündungsbereich der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen in die Ortsumgehung die GVS kreuzt, was die Gefahr von Zusammenstößen von Wegnutzern mit Kraftfahrzeugen deutlich erhöht. Eine ähnliche Gefährdungssituation ist bei keiner der anderen untersuchten Varianten anzutreffen; Straßen überquert der Geh- und Radweg bei ihnen nicht höhengleich. Nördlich der Ortsumgehungstrasse sind bei der Überführungsvariante 1 zusätzlich zu den für die Ortsumgehung ohnehin notwendigen Erddämmen weitere Dammschüttungen erforderlich. Hierdurch würden u. a. auch Areale überbaut, die als Lebensraum für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings geeignet sind und der Vergangenheit bereits auch von der Art tatsächlich genutzt wurden (vgl. dazu Abbildung 7 in Anhang 7 zur Unterlage 12.4 T). Die Überführungsvariante 1 ist nach alledem keine vertretbare Lösung; ihr tritt die Planfeststellungsbehörde deshalb nicht näher.

Die vorstehenden Erwägungen gelten erst recht für die einwenderseits angeregte Lösung, die betreffenden Wegnutzer zum Kreisverkehr am Baubeginn zu führen und sie dann nach Querung der B 25 über einen am Nordrand der Ortsumgehungstrasse neu zu errichtenden Weg zur GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen (und über diese hinweg) zu leiten. Eine derartige Wegeführung würde zu einem nochmals deutlich größeren Umweg für die Wegebenutzer führen, die schon dargestellten Verkehrssicherheitsbedenken wegen der Kreuzung der GVS im Einmündungsbereich in die Ortsumgehung sind auch insoweit zu erheben. Es wären zudem auf ganzer Länge zwischen dem Kreisverkehr und der GVS nördlich der Ortsumgehung Dammschüttungen für die Wegeführung erforderlich, die damit verbundenen Nachteile wären wegen der größeren Ausdehnung der Dämme noch gravierender als bei der Überführungsvariante 1. Auf Grund dessen ist auch diese Lösung zu verwerfen.

b) Bei den Überführungsvarianten 2, 3 und 4, bei denen die Wegeüberführung jeweils östlich der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen zu liegen kommt, kann auf Grund der örtlichen Platz- und Geländeverhältnisse der Geh- und Radweg jeweils nicht vollständig den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, entsprechend ausgebildet werden, welche insoweit die aktuell anerkannten Regeln der Technik darstellen. Vor allem ist es bei diesen Varianten nicht möglich, die in der Tabelle 7 der ERA angegebenen max. Längen von Steigungsstrecken, die in Abhängigkeit zur jeweiligen Längsneigung stehen, einzuhalten. Bei der Überführungsvariante 2 beträgt die max. Steigung etwas mehr als 9 %; die Strecke, die eine entsprechende Steigung aufweist, ist ca. 77 m lang (siehe dazu Unterlage 1 der Anlage 6 zum Schreiben des Vorhabensträgers vom 17.08.2017). Nach Tabelle 7 der ERA soll aber sogar bei einer Steigung von nur 6 % die Steigungsstrecke nur höchstens 65 m lang sein, bei einer Steigung von 10 % allenfalls 20 m. Die Überführungsvariante 3 weist eine max. Steigung von 20 % auf; eine derart große Längsneigung soll im Zuge eines Radwegs, wie sich an der Tabelle 7 der ERA ablesen lässt, überhaupt nicht auftreten. Bei der Überführungsvariante 4 ist die größte Steigung mit max. 7 % im Vergleich der drei Varianten untereinander am geringsten. Die Strecke mit einer entsprechenden Steigung ist etwa 78 m lang. Wie schon dargelegt, soll nach Tabelle 7 der ERA bereits bei einer Steigung von 6 % die Steigungsstrecke aber nicht länger als 65 m sein, für eine etwas größere Steigung ist dieser Wert nochmals geringer anzusetzen. Auf Grund dessen ist bei den drei Varianten allesamt nicht gewährleistet, dass die Überführungen über die Ortsumgehung auch von wenig geübten Radfahrern fahrend bewältigt werden

können (vgl. 2.2.3 der ERA), was die Attraktivität und Akzeptanz der drei Varianten für Radfahrer deutlich mindert. Daneben sind bei allen drei Varianten weitere Dammschüttungen nördlich der Ortsumgehung notwendig, die – neben den für die Ortsumgehungstrasse selbst notwendigen Erddämmen – zusätzlich optisch negativ in Erscheinung treten würden, zumal für ihre Errichtung in unterschiedlichem Umfang auch Gehölzbestände beseitigt werden müssten. Bei der Überführungsvariante 4 wäre insoweit der Verlust von Gehölzen am größten. Bei der Überführungsvariante 2 gehen mit der Dammschüttung zudem nicht unerhebliche Eingriffe in den örtlichen Grillplatz einher, der hierdurch deutlich verkleinert würde. Gleichzeitig führt diese Variante durch Bereiche, in denen aktuell Bestände des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings festgestellt wurden (siehe Abbildung 7 in Anhang 7 zur Unterlage 12.4 T). Bei den Überführungsvarianten 3 und 4 ist weiter von Nachteil, dass der überführte Geh- und Radweg jeweils nicht an den nördlich der Ortsumgehung unverändert bleibenden Geh- und Radweg entlang der GVS angebunden werden kann, sondern an einen anderen Weg unmittelbar westlich des Regenrückhaltebeckens „Kobeltsmühle“ angeschlossen werden muss, der im weiteren Verlauf über den nördlich des Beckens liegenden Campingplatz führt. Auf Grund dieser gravierenden Nachteile kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Schluss, dass auch diese Überführungsvarianten 2, 3 und 4 keine Alternativen darstellen, denen nähergetreten werden kann.

c) Die Überführungsvariante 5 weist eine max. Steigung von 5 % auf, die entsprechende Steigungsstrecke ist etwa 136 m lang (siehe nochmals Unterlage 1 der Anlage 6 zum Schreiben des Vorhabensträgers vom 17.08.2017). Dies liegt zwar jenseits der in der Tabelle 7 der ERA insoweit angegebenen max. Steigungsstreckenlänge. Auf Grund der vergleichsweise moderaten Längsneigung sowie des Maßes der Überschreitung der genannten Höchstlänge stellt sich die Überführungsvariante 5 insoweit aber günstiger als die Überführungsvarianten 2 - 4 dar. Die Überführungsvariante 5 weist allerdings eine vergleichsweise große Baulänge von 260 m auf und führt zu einem Umweg von über 200 m gegenüber der bestehenden Situation. Für diese Variante muss zudem ebenso nördlich der Ortsumgehung in Gehölzbestände eingegriffen werden, auch wenn der Eingriff durch die hier aufgeständerte Führung des Weges geringer ausfällt als bei der Einplanung eines Erddammes. Auch bei dieser Variante führt der Geh- und Radweg durch Bereiche, in denen aktuell Bestände des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings festgestellt wurden (siehe Abbildung 7 in Anhang 7 zur Unterlage 12.4 T). Ein gewisser baulicher Eingriff in den Grillplatz vor Ort durch die Anschüttung eines Damms ist hier ebenso nicht zu vermeiden; hierdurch verkleinert sich dieser Platz in entsprechendem Maß. Besonders nachteilig ist bei dieser Variante, dass durch die vergleichsweise lange Strecke, auf der der Geh- und Radweg auf Brückenbauwerken geführt wird, die Baukosten deutlich höher ausfallen als bei den anderen Varianten. Nach grober Schätzung wären für die Realisierung der Überführungsvariante 5 Kosten von etwa 1,35 Mio. Euro in Rechnung zu stellen. Demgegenüber ist etwa für die Unterführungsvariante nur mit Kosten in Höhe von etwa 0,25 Mio. € – weniger als einem Fünftel der Kosten der Überführungsvariante 5 – zu rechnen.

d) Die Unterführungsvariante entspricht ausnahmslos den technischen Vorgaben bzw. Empfehlungen der ERA, insbesondere auch denen zur max. Länge von Steigungsstrecken. Die größte Steigung bei dieser Variante beträgt 6 %, die entsprechende Steigungsstrecke ist nur 10 m lang und damit wesentlich kürzer als die insoweit nach Tabelle 7 der ERA empfohlenen 65 m. Die Kurvenradien bei dieser Variante sind zumindest für eine Geschwindigkeit von 20 km/h ausreichend, die erforderlichen Haltesichtweiten sind gegeben. Die Unterführungsvariante ist daneben von allen untersuchten Varianten diejenige, die gegenüber der bestehenden Situation den geringsten Umweg für die Wegennutzer bedeutet (knapp 80 m). Auf Grund dessen weist sie auch die kürzeste Baulänge auf. Übermäßige Kraftan-

strebungen verlangt diese Variante ihren Nutzern nicht ab. Wegen der Unterführung des Weges unter der Ortsumgehung werden bei dieser Variante vornehmlich nur Geländeeinschnitte notwendig, deren optische Auswirkungen deutlich geringer sind als diejenigen, die von Erddämmen ausgehen.

e) Im direkten Vergleich der Unterführungsvariante mit der Überführungsvariante 5 fällt außerdem auf, dass bei letzterer der für die Wegnutzer zu überwindende Höhenunterschied sowie die verlorene Steigung merklich größer ist (siehe hierzu nochmals Unterlage 1 der Anlage 6 zum Schreiben des Vorhabensträgers vom 17.08.2017; vgl. dazu auch Nr. 5.3 der ERA). Demgegenüber kann mit ihr – wie der Vorhabensträger dargelegt hat – durch eine entsprechende Gestaltung des Überführungsbauwerks die Verbindung vom Dinkelsbühler Stadtrand über die Ortsumgehung hinweg zum Naherholungsgebiet im Bereich des Regenrückhaltebeckens besonders betont und gestalterisch aufgewertet werden.

In der Gesamtschau ist insbesondere im Hinblick auf die mit den beiden angesprochenen Varianten verbundenen Umweglängen, ihre Befahrbarkeit für Radfahrer sowie die jeweiligen Baukosten festzustellen, dass sich die Unterführungsvariante gegenüber der Überführungsvariante 5 als überlegen erweist. Die Unterführungsvariante verlangt den Nutzen des jetzigen Weges nur einen Umweg von weniger als 100 m ab, die von ihnen aufzubringenden Kraftanstrebungen sind bei ihr nochmals etwas geringer als bei der Überführungsvariante 5. Der Bau der Unterführungsvariante beansprucht außerdem nur einen Bruchteil der Kosten der letztgenannten Variante; letztere würde über 1 Mio. Euro mehr kosten. Daneben ist die Unterführungsvariante auch mit geringeren Eingriffen in Gehölzbestände verbunden, die Betroffenheit von Beständen des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings ist ebenso graduell geringer. Die demgegenüber mit der Überführungsvariante verbundenen Vorteile, etwa erzielbare positive optische Effekte, vermögen die mit dieser Variante verbundenen Nachteile bei weitem nicht aufzuwiegen. Dies gilt auch im Hinblick auf den Aspekt der sozialen Sicherheit (siehe Nr. 5.3 der ERA). In dieser Hinsicht sind zwar Überführungen im Grundsatz günstiger anzusehen als Wegeunterführungen. Da das Unterführungsbauwerk mit 12 m relativ kurz ist und die Ein- bzw. Ausfahrbereiche des Unterführungsbauwerks voll einsehbar bzw. überschaubar sind und keine nicht überblickbaren Stellen vorzufinden sind (vgl. dazu S. 59 der ERA), kommt dem zuvor genannten Aspekt hier aber nur ein geringes, gegen eine Unterführung sprechendes Gewicht zu. Auf Grund dessen gibt die Planfeststellungsbehörde in der Gesamtabwägung – auch unter Berücksichtigung des Umstandes, dass die Stadt Dinkelsbühl sich im Verlauf des Verfahrens ausdrücklich für die Errichtung einer Überführung an der betreffenden Stelle ausgesprochen hat – der Unterführungsvariante den Vorzug.

Im Anhörungsverfahren wurde vorgeschlagen, die Unterführungsvariante dahin gehend zu verändern, dass die Unterführung näher an den Einmündungsbereich der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen in die Ortsumgehung verschoben wird, um die Rampen geradliniger und übersichtlicher ausführen zu können.

Diesem Vorschlag tritt die Planfeststellungsbehörde nicht näher. Eine entsprechende Verschiebung des Unterführungsbauwerks ginge mit einer Verkürzung der Rampenlängen einher. Hierdurch würden sich die Längsneigungen der Rampen zwangsläufig spürbar vergrößern und den Bereich des den Wegnutzern noch Zumutbaren verlassen; die von ihnen aufzubringenden Kraftanstrebungen wären deutlich größer als ohne Modifizierung der Variante. Eine Überführung mit identischer Situierung erweist sich ebenso nicht als günstiger; hier müsste die Ortsumgehung mit einem Höhenunterschied von mindestens 6 m gequert werden.

### 3.3.2.2.2 Ausgestaltung der Kreuzung der Ortsumgehung mit der Heiningen Straße

Die Ortsumgehungstrasse kreuzt östlich von Dinkelsbühl die Heiningen Straße, die hier den Ausbauzustand eines Feld- und Waldweges aufweist. Die Ortsumgehung verläuft dort in Dammlage, so dass von vornherein nur eine Unterführung der Heiningen Straße in Frage kommt; eine Überführung der Straße scheidet im Hinblick auf den auch bei nur grober Betrachtung schon erkennbaren Kostenrahmen für ein Überführungsbauwerk an dieser Stelle als Alternative aus. Näher nachzugehen ist allerdings der Frage, wie die Unterführung im Detail ausgestaltet wird.

Belässt man die Heiningen Straße im Kreuzungsbereich in der gegebenen Höhenlage, so ist die Unterführung nur für Fußgänger und Radfahrer nutzbar. Mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen kann das Bauwerk wegen der in diesem Fall nur möglichen lichten Höhe von etwa 2,50 m nicht benutzt werden. Die lichte Höhe ist hier dadurch determiniert, dass der Straßendamm der Ortsumgehung im Kreuzungsbereich (nur) eine Höhe von etwa 3,3 m aufweist (siehe Unterlage 8 Blatt 1T).

Um die Unterführung für landwirtschaftliche Fahrzeuge nutzbar zu gestalten, müsste sie eine lichte Höhe von 4,50 aufweisen (siehe IV (2) 3. b) der dem ARS 28/2003 beigefügten „Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen, Ausgabe 2003“). Auf Grund dessen verbliebe nur die Möglichkeit, die Trasse des Feld- und Waldweges im Kreuzungsbereich um bis zu etwa 2 m abzusenken (Variante 1) oder den Weg auf seinem jetzigen Höhenniveau zu belassen und dafür die Trasse der Ortsumgehung entsprechend anzuheben (Variante 2).

Die Variante 1 erweist sich insoweit als nachteilig, als zu ihrer Verwirklichung wegen des hier hoch anstehenden Grundwassers die Errichtung einer Grundwasserwanne unumgänglich wäre. Das Grundwasser ist örtlich teilweise weniger als 1 m unterhalb der Erdoberfläche anzutreffen; auf Grund dessen sowie der Höhenverhältnisse vor Ort ist es nicht möglich, das Grundwasser lokal abzusenken und in umliegende Gewässer im Freispiegelgefälle abzuleiten. Der Bau einer entsprechenden Grundwasserwanne wäre – nicht zuletzt auf Grund dessen, dass sie über 100 m lang und 7 m breit sein müsste (siehe dazu Unterlage 1 der Anlage 2 zum Schreiben des Vorhabensträgers vom 17.08.2017) – mit nicht unerheblichen zusätzlichen Baukosten verbunden. Die Grundwasserwanne führt außerdem zu einem gewissen Eingriff in den Grundwasserhorizont, der den Grundwasserstand kleinräumig verändern dürfte und während der Bauzeit – bedingt durch den Anchnitt des Grundwasserleiters – vor allem auch eine erhöhte Verschmutzungsgefahr mit sich bringt. Des Weiteren entstünden durch die Grundwasserwanne zusätzliche laufende Betriebskosten, da wegen der gegebenen Höhenverhältnisse ein Pumpwerk zur Abführung des im Bereich der Wanne anfallenden Oberflächenwassers notwendig würde. Schließlich würde insbesondere beim Bau der Grundwasserwanne zusätzlich in den bekannten Lebensraum der Knoblauchkröte eingegriffen werden (siehe die Abbildungen 24 und 25 der Unterlage 12.4 T).

Die Variante 2 würde es erforderlich machen, die Gradienten der Ortsumgehung auf einer Länge von mehr als einem halben Kilometer anzuheben (um bis zu max. 2 m); der Straßendamm würde dadurch bis zu etwa 5,4 m über dem hier ansonsten relativ ebenen Gelände aufragen. Dies würde zum einen die mit einer Führung in Dammlage ohnehin verbundenen optischen Beeinträchtigungen nochmals verstärken. Außerdem müssten, nicht zuletzt aus erdstatischen Gründen, die Straßendämme in gewissem Umfang breiter ausgeführt werden, was eine weitere Intensivierung des mit der Ortsumgehung sowieso verbundenen Eingriffs in den Naturhaushalt bedeuten würde. Auch in den bekannten Lebensraum der Knoblauchkröte müsste etwas stärker eingegriffen werden, wenn auch ein erheblicher

Teil des Eingriffs auf die Bauzeit beschränkt bliebe (siehe wiederum Abbildungen 24 und 25 der Unterlage 12.4 T). Die im Umfeld der Kreuzung der Ortsumgehung mit der Heiningen Straße notwendigen Amphibiendurchlässe müssten – ebenso wie ein überschütteter Durchlass – verlängert werden, was, ebenso wie die für die Aufhöhung des Damms der Ortsumgehung zusätzlich notwendigen Erdmassen, die Baukosten in gewissem Maß weiter ansteigen lassen würde.

In Bezug auf beide Varianten ist zudem zu berücksichtigen, dass der Bedarf dafür, die Unterführung der Heiningen Straße mit Fahrzeugen befahren zu können, insgesamt als gering zu bewerten ist. In diesem Zusammenhang ist zum einen in Blick zu nehmen, dass die Heiningen Straße nach den vorliegenden Erkenntnissen nicht besonders stark vom landwirtschaftlichen Verkehr frequentiert wird. Dadurch, dass die hier westlich der Ortsumgehung liegenden landwirtschaftlichen Flächen zu einem nicht unerheblichen Anteil mittlerweile als Gewerbeflächen festgesetzt wurden, ist tendenziell in Zukunft noch von einer weiteren Abnahme der Bedeutung der Heiningen Straße für den landwirtschaftlichen Verkehr auszugehen. Zum anderen gibt es auch dann, wenn die Unterführung nicht von Fahrzeugen genutzt werden kann, nach Verwirklichung der Ortsumgehung insoweit u. a. auch eine gangbare und mit verhältnismäßig geringem Umweg verbundene wegemäßige Verbindung, über die die Fahrbeziehungen zwischen den zu beiden Seiten des Unterführungsbauwerks liegenden Teilen der Heiningen Straße weiterhin abgewickelt werden können. Aus Richtung Weiherhaus kommende Fahrzeuge können unweit vor Erreichen der Ortsumgehungstrasse die Heiningen Straße über den öffentlichen Feld- und Waldweg auf Fl.-Nr. 1509, Gemarkung Dinkelsbühl, verlassen und gelangen im weiteren Wegeverlauf auf die St 2218. Über den in der Nähe der Einmündung des Weges nunmehr geplanten Kreisverkehr können die Fahrzeuge dann die Ortsumgehung überqueren und nach kurzer Fahrt auf der Wassertrüdingen Straße über eine mittlerweile errichtete Erschließungsstraße innerhalb des Gewerbegebietes „Wassertrüdingen Straße Nord“ wieder auf die Heiningen Straße gelangen. In umgekehrter Richtung kann diese Route ebenso entsprechend befahren werden.

Unter Berücksichtigung aller vorgenannten Gesichtspunkte kommt die Planfeststellungsbehörde zum Schluss, dass dem mit den beiden Varianten erzielbaren Vorteil der Befahrbarkeit des Unterführungsbauwerks der Heiningen Straße kein besonders großes Gewicht zuzumessen ist. Diesem Vorteil stehen gewichtige Nachteile gegenüber, insbesondere für Belange von Natur und Landschaft, unter Kostengesichtspunkten sowie teilweise auch für wasserwirtschaftliche Belange. Auf Grund dessen nimmt die Planfeststellungsbehörde von beiden Varianten Abstand. In Anbetracht aller relevanten Umstände ist es sachgerecht und ausreichend, die Unterführung der Heiningen Straße unter der Ortsumgehung so auszugestalten, dass sie (nur) von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden kann, wie es die festgestellte Planung vorsieht. Hierdurch entstehen im Vergleich insgesamt die geringsten Eingriffe in Natur und Landschaft, Beeinträchtigungen für den Grundwasserhaushalt sind nicht zu besorgen, die Kosten dieser Lösung sind geringer als bei den beiden vorstehend behandelten Varianten, und die für die Landwirtschaft entstehenden Umwege sind wegen der überschaubaren Frequentierung der Heiningen Straße sowie der vergleichsweise kurzen Umweglänge, der in Kauf genommen werden muss, insgesamt als noch erträglich anzusehen.

#### 3.3.2.2.3 Ausgestaltung der Verknüpfungen der St 2218 und der Wassertrüdingen Straße mit der Ortsumgehung

In dem Bereich, in dem die Ortsumgehungstrasse südöstlich von Dinkelsbühl auf die Trasse der St 2218 einschwenkt, müssen zur Aufrechterhaltung bestehender Verkehrsbeziehungen sowohl der Ast der St 2218, der nicht in die Ortsumge-

hungstrasse einbezogen wird, als auch die Wassertrüdingen Straße an die Ortsumgehung angebunden werden. Hier besteht einerseits die Möglichkeit, die beiden Straßenzüge durch zwei etwas versetzt situierte Einmündungen mit der Ortsumgehung zu verknüpfen. Alternativ können die beiden Straßenäste mit einem Kreisverkehr an die Ortsumgehung angebunden werden.

Bei der erstgenannten Lösung ist allerdings von Nachteil, dass die Einmündung der St 2218 in die Ortsumgehung nur mit Hilfe einer Lichtsignalanlage verkehrlich ausreichend leistungsfähig betrieben werden kann, da die Linkseinbieger aus der St 2218 wegen der Verkehrsbelastung der Ortsumgehung ansonsten mittlere Wartezeiten von beinahe 8 min in Kauf nehmen müssten (siehe Nrn. 4.4.1 und 4.4.2 des Berichts „Knotenströme und Leistungsfähigkeitsnachweise für die Knoten im Zuge der Ortsumgehung“, SSP Consult, vom Mai 2016). Eine Signalisierung der Einmündung würde sich aber wiederum negativ auf den Verkehrsfluss auf der Ortsumgehung auswirken; es entstünden gewisse Wartezeiten für den Geradeausverkehr. Würde man die beiden Straßenzüge durch einen Kreisverkehr an die Ortsumgehung anbinden, entstünden zwar auch in gewissem (geringen) Umfang Wartezeiten für die die Ortsumgehung durchgängig befahrenden Fahrzeuge. Hinsichtlich der Wartezeiten für die Fahrzeuge, die hier in die Ortsumgehung einfahren bzw. diese verlassen, stellt sich der Kreisverkehr jedoch günstiger als die Lösung mit zwei versetzten Einmündungen dar. Während bei der letztgenannten Variante insoweit mittlere Wartezeiten von teilweise bis über 20 s zu erwarten sind, betragen die Wartezeiten bei einer Kreisverkehrslösung im Mittel ausnahmslos weniger als 10 s; letzteres ergibt sich deutlich aus einer entsprechenden Leistungsfähigkeitsberechnung von SSP Consult. Im Hinblick auf den bei den beiden Varianten jeweils zu veranschlagenden dauerhaften Bedarf an Grundflächen, die nicht im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung stehen, ist außerdem festzustellen, dass dieser bei der Kreisverkehrslösung in der Größenordnung von 700 m<sup>2</sup> geringer ausfällt, wie sich u. a. aus den Roteintragungen bei den lfd. Nrn. 3.11.01 ff der Unterlage 14.2T ergibt. Auch wenn unter den Grundstücken, die bei der Kreisverkehrslösung geringer beansprucht werden, zu einem nicht unerheblichen Teil Grundstücke der Stadt Dinkelsbühl sind, ist dennoch – wenn auch in insgesamt nur geringem Umfang – auch der dauerhafte Bedarf an privateigenem Grund bei der Kreisverkehrslösung etwas niedriger als bei der Einplanung von zwei Einmündungen. Im Übrigen weisen die beiden Varianten untereinander keine Unterschiede in relevantem Ausmaß auf.

Auf Grund dessen gibt die Planfeststellungsbehörde in der Gesamtschau einer Anbindung der beiden vorgenannten Straßenäste mittels eines Kreisverkehrs an die Ortsumgehung den Vorzug. Sie führt insgesamt zu geringeren Beeinträchtigungen für den Verkehrsfluss auf den angeschlossenen Straßenästen und ist auch hinsichtlich der Beanspruchung von nicht bundeseigenem Grund schonender als eine Lösung mit zwei versetzten Straßeneinmündungen. Dem bereits vorgehend hat der Vorhabensträger die in der ursprünglichen Planfassung vorgesehene Lösung mit zwei Straßeneinmündungen im Rahmen der eingebrachten Tektur durch die nun plangegenständliche Kreisverkehrslösung ersetzt. Die Wahl der Kreisverkehrslösung entspricht im Übrigen auch den im Anhörungsverfahren geäußerten Anregungen der Stadt Dinkelsbühl sowie des Bayerischen Bauernverbandes.

### **3.3.3 Ausbaustandard**

Unbeschadet der Bindungen des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen, der einen zweistreifigen Querschnitt der Ortsumgehung vorsieht, entspricht die Dimensionierung und Ausgestaltung der planfestgestellten Vorhabensteile sowie der Folgemaßnahmen auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei insbesondere an mit ARS 08/2013 vom 16.03.2013 bekannt gegebenen und mit

Schreiben der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr vom 29.10.2013, Gz. IID9-43411-001/95, zur Anwendung eingeführten „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)“, Ausgabe 2012. Diese sind grundsätzlich auch auf schon begonnene Planung anzuwenden (vgl. die Ausführungen des letztgenannten Schreibens unter Ziffer 1). Hinsichtlich der straßenbegleitenden Wege für die Landwirtschaft sind der Überprüfung die „Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen, Ausgabe 2003“ i. V. m. den „Richtlinien für den ländlichen Wegebau – RLW“ zu Grunde zu legen. Die in den vorgenannten Regelwerken vorgegebenen technischen Ausbauparameter bringen die derzeit anerkannten Regeln der Technik für die Anlage von Straßen zum Ausdruck. Eine Planung, die sich an diesen Vorgaben orientiert, verstößt insoweit nur unter besonderen Umständen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot (vgl. BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, NVwZ 2003, 1120, 1122). Solche besonderen Umstände liegen auch bei Berücksichtigung der konkreten örtlichen Gegebenheiten und der im Anhörungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse nicht vor.

An der Maßgeblichkeit der RAL ändert vorliegend auch der Umstand nichts, dass die gegenständliche Planung wegen ihrer Historie, insbesondere des schon mehrere Jahre zurückliegenden Beginns der Planung, noch auf verschiedenen „Richtlinien für die Anlage von Straßen – RAS“, insbesondere der „Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Linienführung“ (RAS-L), der „Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Querschnitt“ (RAS-Q) und der „Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Knotenpunkte“ (RAS-K), basiert. Diese Richtlinien sind durch die Einführung der RAL mittlerweile überholt; sie spiegeln im Übrigen auch nicht mehr vollständig den aktuellen Stand der Straßenbautechnik wider.

Die festgestellte Planung ist ungeachtet dessen mit den Vorgaben der RAL zu vereinbaren. Sie entspricht diesen weitgehend. Soweit sie von ihnen abweicht, führt dies im Ergebnis weder zu Einbußen hinsichtlich der Verkehrssicherheit noch zu einer nicht zu rechtfertigenden Überdimensionierung von einzelnen Straßenbestandteilen. Hierauf wird im Folgenden auch noch näher eingegangen.

### 3.3.3.1 *Trassierung*

#### 3.3.3.1.1 Ortsumgehung

Die Ortsumgehung ist – als (zukünftiges) Teilstück der B 25 als überregionale Verbindung zwischen der A 6 (AS Feuchtwangen-Nord) und der B 2 (bei Donauwörth) – der Straßenkategorie LS II zuzuordnen (siehe Nr. 5.1.1 der Unterlage 1T sowie Tabelle 1 der RAL), so dass nach Tabelle 7 der RAL die Entwurfsklasse EKL 2 für die Ausgestaltung der Ortsumgehung im Detail maßgeblich ist. Nach Tabelle 12 der RAL werden insoweit Kreisbogenradien von 400 - 900 m empfohlen. Die geplanten Kreisbögen bewegen sich weitgehend innerhalb dieses Korridors; lediglich nahe des Beginns der Baustrecke findet sich ein Bogen mit einem Radius von 1.300 m. Dies ist vor allem durch die örtlichen Randbedingungen und Geländeverhältnisse nördlich von Dinkelsbühl bedingt und deshalb hier unproblematisch (siehe dazu die Erläuterungen unter Nr. 5.2.2 der RAL). Die nach der Tabelle 12 notwendige Mindestlänge der Kreisbögen von 60 m ist in der festgestellten Planung ohne Ausnahme eingehalten, wie sich aus dem in Unterlage 8 Blatt 1T abgedruckten Krümmungsband ergibt. Die aufeinander folgenden Kurvenradien genügen auch den sich aus Bild 12 der RAL ergebenden Anforderungen; sie liegen innerhalb des dort dargestellten guten Bereichs bzw. in dessen Rand-/Unschärfebereich und stehen damit in einem ausgewogenen Verhältnis zueinander. Die sich aus Bild 13 der RAL ergebenden Anforderungen bzgl. der zulässigen Mindeststradien im Anschluss an Geraden genügt die festgestellte Planung ebenso; die nach Geraden geplanten Radien liegen durchweg im guten Bereich. Die nach

Nr. 5.2.3 der RAL grundsätzlich erforderlichen Übergangsbögen entsprechen in der Planung den sich aus dem genannten Abschnitt ergebenden Anforderungen.

Die nach Tabelle 14 der RAL maßgebliche Höchstlängsneigung von 5,5 % wird im Rahmen der festgestellten Planung nicht überschritten. Die Längsneigungen bewegen sich sogar durchgängig unterhalb des in Nr. 5.3.1 der RAL empfohlenen Höchstmaßes von 4 %. Damit setzt die Planung gleichzeitig auch die weitere Vorgabe der RAL, in Bereichen plangleicher Knotenpunkte kleine Längsneigungen von höchstens 4,0 % anzustreben, um. Gleiches gilt weitgehend in Bezug auf die Maßgabe aus Nr. 5.3.1 der RAL, in Verwindungsbereichen eine Längsneigung von mindestens 1 % einzuhalten. Soweit dem die Planung an einer Stelle etwas südwestlich der Anbindung der St 2218/Wassertrüdingen Straße an die Ortsumgehung nicht genügt, ist dies durch die örtlichen Verhältnisse bedingt; in dem betreffenden Bereich geht die neu zu bauende Straßentrasse in die bereits bestehende Trasse der St 2218 über und muss sich hier an deren konkreter Ausgestaltung orientieren. Die für Ausnahmefälle wie diesen von den RAL ersatzweise geforderte Mindestlängsneigung von 0,7 % wird von der Planung beachtet; die Längsneigung beträgt hier 0,8 % (siehe Unterlage 8 Blatt 1T).

Die in der Planung beinhalteten Kuppen- und Wannenhalmmesser sind ausnahmslos mindestens so groß wie die in Tabelle 15 der RAL insoweit genannten und vorliegend maßgeblichen Werte von 6.000 m für Kuppen- und 3.500 m für Wannenhalmmesser, größtenteils liegen die geplanten Halmmesser sogar erheblich darüber. Die insoweit zu beachtende Mindesttangentiallänge von 85 m ist in dem Bereich, in dem die Ortsumgehung auf einer neu zu bauenden Trasse verläuft, mit der Planung ohne Ausnahme sichergestellt. In dem Bereich, in die Ortsumgehung auf der Trasse der St 2218 verläuft, wird dieses Maß ganz geringfügig unterschritten. Dies ist durch die Trassierung der schon vorhandenen Staatsstraßentrasse bedingt. Im Hinblick auf das äußerst geringe Maß des Unterschreitens sowie des Umstandes, dass im betreffenden Bereich im Rahmen des laufenden Straßenbetriebs keine auffällige Unfallsituation o. ä. festzustellen ist, ist dies aber in verkehrssicherheitstechnischer Hinsicht als ohne weiteres vertretbar anzusehen (vgl. dazu auch die Erläuterungen in Nr. 5.3.2 der RAL).

Hinsichtlich der Vorgaben von Nr. 5.4 zur räumlichen Linienführung ist für die Planfeststellungsbehörde ebenso nicht ersichtlich, dass die festgestellte Planung mit diesen im Ergebnis nicht konform ginge. Dasselbe gilt für die Vorgaben in Nr. 5.5 zu den im Rahmen der Planung zu gewährleistenden Sichtweiten, insbesondere den auf der Strecke notwendigen Haltesichtweiten (Nr. 5.5.1 i. V. m. Bild 23 der RAL). Ein bestimmter Streckenanteil mit ausreichenden Überholsichtweiten wird vorliegend von den RAL nicht gefordert (siehe Nr. 5.5.1 Abs. 4 der RAL).

Dass im unmittelbaren Umfeld des neu zu errichtenden Teils der Ortsumgehungstrasse besondere Gegebenheiten vorlägen, die zu einer gesteigerten Ablenkung der Verkehrsteilnehmer auf der Ortsumgehung vom Verkehrsgeschehen führen könnten, wie dies im Anhörungsverfahren behauptet wurde, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Im Umfeld des betreffenden Abschnitts der Ortsumgehung gibt es keine Strukturen oder Einrichtungen, welche in merklich stärkerem Maß als auf den an die Ortsumgehung anschließenden bzw. in ihrer Umgebung liegenden Straßen zu einer Ablenkung der Aufmerksamkeit von Verkehrsteilnehmern führen könnten. In diesem Zusammenhang ist insbesondere auch in Blick zu nehmen, dass der betreffende Straßenabschnitt in seiner nördlichen Hälfte zum großen Teil in einem Geländeeinschnitt verläuft bzw. durch Erdmengendeponien optisch abgeschirmt wird und dadurch hier eine Ablenkung durch optische Reize ohnehin unwahrscheinlich ist. Im Umfeld der Kreuzung der Rudolf-Schmidt-Straße, wo die Ortsumgehung in Dammlage verläuft, wirken die westlich der Straße vorgesehene Irritationsschutzwand sowie die am Ostrand der

Trasse vorgesehene Mengendeponie ebenso einer visuellen Ablenkung in nicht unerheblichem Maß entgegen. Weiter südöstlich sind zwar keine entsprechenden abschirmenden Einrichtungen vorgesehen; angesichts der dort im Umfeld des neu zu errichtenden Teils der Ortsumgehung vor allem vorzufindenden gewerblichen Bebauung bzw. offenen unbebauten Flächen ist hier aber ohnehin kein mehr als weithin an öffentlichen Straßen übliches Ablenkungspotential gegeben.

Soweit im Anhörungsverfahren empfohlen wird, (zumindest) im Bereich der vorgesehenen Anschlussstellen und Einmündungen im Zuge der Ortsumgehung aus Sicherheitsgründen Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit anzuordnen, vermag die Planfeststellungsbehörde hier keinen Anlass dafür zu erkennen, im Rahmen dieses Beschlusses entsprechende Anordnungen zu treffen. Zwar kann im Hinblick auf die Konzentrationswirkung der Planfeststellung (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG) je nach den Umständen des Einzelfalls im Planfeststellungsbeschluss auch über die Anordnung der zur Ausstattung der straßennotwendigen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen zu entscheiden sein; denn neben der Planfeststellung entfallen alle nach anderen Vorschriften erforderlichen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Erlaubnisse oder sonstige Hoheitsakte. Geboten ist eine solche Mitregelung im Planfeststellungsbeschluss aber insbesondere nur dann, wenn das Straßenbauvorhaben nur zusammen mit einer entsprechenden Beschilderung oder einer Lichtsignalanlage seiner baulichen Bestimmung gemäß sicher benutzt werden kann (BVerwG, Beschluss vom 23.05.2013 – 9 B 45.12 – juris Rn. 3). Dies ist vorliegend indes nicht der Fall. Geschwindigkeitsbeschränkungen im Bereich der vorgesehenen Einmündungen in die Ortsumgehung sind mit Blick auf die jeweils zur Verfügung stehenden Sichtfelder (siehe dazu die entsprechenden Eintragungen in den einzelnen Lageplänen der Unterlage 7.1) aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht angezeigt; dementsprechend hält auch der Vorhabensträger Geschwindigkeitsbeschränkungen im Zuge der Ortsumgehung – jedenfalls derzeit – nicht für erforderlich. Auch im Übrigen kann eine Notwendigkeit für entsprechende verkehrsrechtliche Regelungen, insbesondere mit Blick auf die planfestgestellte Führung der Ortsumgehung im Lage- und Höhenplan, nicht festgestellt werden. Sollte sich zu einem späteren Zeitpunkt u. U. die Notwendigkeit für eine abschnittsweise Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ergeben, so fällt die Anordnung entsprechender Verkehrsbeschränkungen in die Zuständigkeit der unteren Straßenverkehrsbehörde(n); ein adäquates behördliches Einschreiten ist damit auch bei einer evtl. erst später zu erkennenden Notwendigkeit bestimmter verkehrsrechtlicher Regelungen möglich.

### 3.3.3.1.2 Knotenpunkte

#### 3.3.3.1.2.1 Kreisverkehr nördlich von Dinkelsbühl

Die Ortsumgehung wird nördlich von Dinkelsbühl mit Hilfe eines Kreisverkehrs mit einem Außendurchmesser von 40 m mit der St 2218 und der bestehenden Trasse der B 25 verknüpft.

Diese Knotenpunktart stellt bei einer Verknüpfung einer Straße der EKL 2 mit einer Straße der gleichen oder einer niedrigeren Entwurfsklasse zwar keine Regellösung dar (siehe Tabelle 21 der RAL). Allerdings hebt Nr. 6.3.2 der RAL hervor, dass in Ausnahmefällen auf Grund der örtlichen Gegebenheiten auch eine andere Knotenpunktart in Frage kommt. Nr. 6.3.3.6 der RAL bestimmt dementsprechend, dass in Ausnahmefällen auch eine Straße der EKL 2 mit einer Straße der EKL 2 bzw. der EKL 3 (zu einer der beiden Entwurfsklassen sind der aus Richtung Feuchtwangen kommende Abschnitt der B 25 sowie die St 2218 zu rechnen) durch einen Kreisverkehr verknüpft werden kann. Im Hinblick auf die auf die beengten örtlichen Verhältnisse (Ölweiher unweit nördlich des Kreisverkehrs, Bahnlinie nur wenig

vom Kreisverkehr entfernt) sowie das jeweilige Höhenniveau der anschließenden Straßen ist insoweit ein derartiger Ausnahmefall zu bejahen. Die beschriebenen Verhältnisse lassen hier keine den Maßgaben der Tabelle 21 entsprechende Knotenpunktbildung zu. Durch einen danach an sich gebotenen teilplangleichen Knotenpunkt (siehe dazu Tabelle 20 sowie Nr. 6.3.3.3 der RAL) entstünde zum einen ein deutlich größerer Raumbedarf als bei der Kreisverkehrslösung. Zum anderen steht der Umstand, dass der Verkehrsstrom der B 25 als „übergeordneter Strom“ nicht geradeaus, sondern übers Eck verläuft (aus Richtung Norden in Richtung Osten bzw. umgekehrt), einer sachgerechten Gestaltung eines teilplangleichen Knotenpunkts hier ohnehin entgegen. Der die B 25 befahrende Verkehr müsste bei der Einplanung eines derartigen Knotenpunkts systembedingt auch dann, wenn er hier die Bundesstraße nicht verlassen möchte, über eine Verbindungsrampe von einem Straßenzug auf einen anderen Straßenzug wechseln; eine derartige Verkehrsführung ist für eine Bundesstraße mit einer Verkehrsbedeutung wie der der B 25 nicht angemessen. Zu berücksichtigen ist außerdem auch, dass es unmittelbar südlich von Dinkelsbühl im Zuge der B 25 bereits einen Kreisverkehr gibt, mithin diese Knotenpunktart dem Straßenzug im räumlichen Kontext auch nicht fremd ist.

Die konkret für den Bereich des Kreisverkehrs prognostizierten verkehrlichen Entwicklungen stehen einer Einplanung eines solchen nicht entgegen. Nach Nr. 6.3.3.6 Abs. 3 der RAL sind Kreisverkehre besonders geeignet, wenn die Belastungen der verknüpften Straßen etwa gleich groß sind. Die Verkehrsstärke in den schwächer belasteten Knotenpunktzufahrten sollte bei vierarmigen Kreisverkehren mindestens 20 % (Summe der Verkehrsstärke beider Knotenpunktzufahrten des schwächer belasteten Straßenzuges) der Gesamtbelastung des zuführenden Verkehrs betragen. Mit Blick auf die für die einzelnen an den Kreisverkehr angeschlossenen Straßen prognostizierten Verkehrsbelastungen (siehe Abbildung 7.1 des Schlussberichts 2014), die sich in einem Korridor von 9.200 Kfz/24 h bis 13.100 Kfz/24 h – und damit allesamt in einer ähnlichen Größenordnung – bewegen, mithin die Verkehrsstärke der angeschlossenen Straßenäste nur in moderatem Ausmaß differiert, sind die vorgenannten Einsatzbedingungen für einen Kreisverkehr erkennbar gegeben. Dass die in Nr. 2.1.2 des „Merkblatts für die Anlage von Kreisverkehren“, Ausgabe 2006, – welches mit Schreiben der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 09.12.2011, Gz. IID9-43346-001/91, zur Anwendung eingeführt wurde – für Kreisverkehre außerhalb bebauter Gebiete genannten Einsatzkriterien vorliegend nicht gegeben sind, ist ebenso nicht ersichtlich. Der geplante Kreisverkehr weist schließlich auch eine ausreichende verkehrliche Leistungsfähigkeit auf. Dies ergibt sich eindeutig aus den in Nr. 4.1 des Berichts „Knotenströme und Leistungsfähigkeitsnachweise für die Knoten im Zuge der Ortsumgehung“ von SSP Consult vom Mai 2016 dokumentierten Berechnungsergebnissen. Die mittleren Wartezeiten betragen danach in den Spitzenzeiten in allen Knotenpunktzufahrten weniger als 20 s, so dass der Kreisverkehr noch ausreichend Leistungsfähigkeitsreserven aufweist, ohne dass es ergänzender Maßnahmen (wie z. B. Bypässe) bedarf.

Auch die Ausgestaltung des Kreisverkehrs im Detail entspricht den Vorgaben des vorgenannten Merkblatts. Der in der Planung gewählte Außendurchmesser von 40 m liegt innerhalb des von der Tabelle 1 des Merkblatts für Kleine Kreisverkehre außerhalb bebauter Gebiete gezogenen Rahmens (zur Beschreibung des Typs des Kleinen Kreisverkehrs siehe Nr. 1.3 sowie Bild 3 des Merkblatts). Fahrbahnteiler in den Knotenpunktzufahrten entsprechend Nr. 3.6 des Merkblatts sind in der festgestellten Planung beinhaltet (siehe Unterlage 7.1 Blatt 1T). Das sonstige bauliche Anforderungen des Merkblatts nicht hinreichend beachtet werden, vermag die Planfeststellungsbehörde ebenso nicht zu erkennen.

### 3.3.3.1.2.2 Einmündung der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen

Die GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen wird durch den Bau der Ortsumgehung unterbrochen. Der südlich der Ortsumgehungstrasse liegende Teil des Straßenzugs wird nicht mit der Ortsumgehung verknüpft. Der nördliche Teil des Straßenzugs wird mit einer plangleichen Einmündung an die Trasse der Ortsumgehung angebunden.

Die GVS ist auf Grund ihrer nur nähräumigen zwischengemeindlichen Verbindungsfunktion der EKL 4 zuzuordnen. Auf Grund dessen ist nach Tabelle 22 der RAL i. V. m. der Fußnote zu dieser Tabelle eine plangleiche Einmündung zur verkehrsgerechten Anbindung regelmäßig ausreichend. Aus der Tabelle sowie Nr. 6.3.3.4 der RAL ergibt sich allerdings auch, dass im Regelfall in dieser Konstellation die Einmündung einer Lichtsignalregelung bedarf. Aus Nr. 6.3.3.5 der RAL ergibt sich aber, dass in einem Fall wie hier in Ausnahmefällen auch auf eine Lichtsignalregelung an der Einmündung verzichtet werden kann. Ein derartiger Ausnahmefall ist hier wegen der vergleichsweise gestreckten Linienführung der Ortsumgehung im Einmündungsbereich, der hier geringen und stetigen Längsneigung der Ortsumgehung (siehe dazu Unterlage 8 Blatt 1T) sowie der großen Leistungsreserven des Knotenpunkts auch ohne Signalisierung (siehe Nr. 4.2 des Berichts „Knotenströme und Leistungsfähigkeitsnachweise für die Knoten im Zuge der Ortsumgehung“ von SSP Consult vom Mai 2016) auch unter Verkehrssicherheitsgesichtspunkten vertretbar. Dass die baulichen Anforderungen von Nr. 6.3.3.5 der RAL in der festgestellten Planung nicht beachtet werden, kann die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen.

Auch die Ausgestaltung des Knotenpunktes im Detail ist sachgerecht und nicht zu beanstanden. Der Linksabbiegestreifen aus der Ortsumgehung in die GVS entspricht dem Linksabbiegetyp LA2 nach Tabelle 27 der RAL. Bei diesem handelt es sich zwar nicht um den nach Tabelle 28 regelmäßig einzusetzenden Linksabbiegetyp an Straßen der EKL 2; er ist jedoch im Hinblick auf die Gesamtumstände, insbesondere des Verzichts auf eine Lichtsignalanlage an der Einmündung, der hier sachnäheste und passendste Linksabbiegetyp. Der Rechtsabbiegebereich aus der Ortsumgehung in die GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen ist entsprechend dem Rechtsabbiegetyp RA4 gem. Tabelle 29 der RAL geplant. Auch wenn dieser Typ ebenso nach Tabelle 30 der RAL vorliegend nicht regelmäßig einzusetzen ist, ist er – u. a. auch da hier Fußgänger/Radfahrer im Einmündungsbereich weder die übergeordnete noch die untergeordnete Straße queren – vorliegend der sachnäheste Abbiegetyp. Der Einmündungsbereich der GVS in die Ortsumgehung entspricht in der Planung dem Zufahrttyp KE4 nach Tabelle 31 der RAL. Die Wahl dieses Zufahrtstyps resultiert nach Tabelle 29 der RAL aus der Verwendung des zuvor genannten Rechtsabbiegetyps RA4; Tabelle 31 der RAL bestätigt diese direkte Verknüpfung von Rechtsabbiegetyp und Zufahrttyp nochmals. Im Übrigen ist nicht ersichtlich, dass sonstige einschlägige bauliche Anforderungen aus Nr. 6.4 der RAL vorliegend nicht beachtet wurden.

Die nach den RAL notwendigen Sichtfelder werden von der Planung im Einmündungsbereich bereitgestellt. Den Vorgaben in Nr. 6.6.2 der RAL zur Haltesicht genügt die festgestellte Planung. Die Maßgaben in Nr. 6.6.3 der RAL zur Anfahrsicht werden in der Planung ebenso umgesetzt. Die Einhaltung der insoweit notwendigen Sichtfelder lässt sich aus den Darstellungen der Unterlage 7.1 Blatt 1T erkennen; die Anfahrsichtfelder sind dort durch orange Schraffuren kenntlich gemacht. Ein den Vorgaben von Nr. 6.6.4 der RAL entsprechende Annäherungssicht ist vorliegend nicht geboten, da die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Ortsumgehung nach aktuellem Planungsstand nicht beschränkt wird (siehe dazu Nr. 6.6.4 Abs. 2 der RAL).

Im Anhörungsverfahren wurde kritisiert, dass in unmittelbarer Nähe des Knotenpunktes ein neuer öffentlicher Feldweg zur Erschließung von westlich der GVS liegenden landwirtschaftlichen Grundstücken geplant ist. Hier sei eine andere Lösung notwendig.

Diese Ansicht teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Die Einmündung des angesprochenen Feldweges in die GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen liegt noch außerhalb des Bereichs, in dem der im Knotenpunktsbereich vorgesehene Fahrbahnteiler die beiden Fahrstreifen baulich voneinander separiert. Die Befahrbarkeit der Wegeeintrittsstelle aus allen Richtungen ist mit der festgestellten Planung gewährleistet; die aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht als notwendig anzusehenden Sichtweiten sind auch hier gegeben. Der Weg dient zudem lediglich der Erschließung von zwei Grundstücken (Fl.-Nrn. 2817 und 2820, Gemarkung Dinkelsbühl), so dass auch nur von einer sehr geringen Nutzungsfrequenz des Weges ausgegangen werden darf. Auch die Verkehrsbelastung der GVS ist nach der angestellten Verkehrsprognose im betreffenden Bereich mit 2.400 Kfz/24 h nur vergleichsweise gering. Im Hinblick darauf ist die planfestgestellte Anbindung des angesprochenen Feldweges unter Verkehrssicherheitsgesichtspunkten nicht als kritisch anzusehen und erweist sich insgesamt als sachgerecht. Eine Verschiebung der Anbindung des Weges weiter weg vom Einmündungsbereich in die Ortsumgehung oder dgl. würde, da der Feldweg dann noch weniger oder gar nicht mehr innerhalb des rückzubauenden Bereichs der derzeitigen Trasse der GVS zu liegen käme (siehe Unterlage 7.1 Blatt 1T), den Umfang der Flächen, die für die Herstellung des Weges außerhalb des Straßenkörpers der GVS auf Dauer herangezogen werden müssten, in jedem Fall erhöhen. In Anbetracht der schon dargestellten Sachgerechtigkeit der planfestgestellten Lösung ist eine solche Ausweitung der dauerhaften Flächeninanspruchnahme nicht gerechtfertigt.

Außerdem wurde im Anhörungsverfahren geltend gemacht, die vorgesehene Ausgestaltung des öffentlichen Feldwegs mit lfd. Nr. 5.5 im Bauwerksverzeichnis sei im Anbindungsbereich an die GVS gerade für längere landwirtschaftliche Gespanne zu kurvig. Diese Kurven sollten wesentlich begradigt werden.

Der Vorhabensträger hat die Befahrbarkeit des betreffenden Weges überprüft und festgestellt, dass er auch für größere landwirtschaftliche Gespanne noch adäquat zu befahren ist. Eine Begradigung der Kurven im betreffenden Abschnitt des Weges würde zudem die für den Weg notwendige Flächeninanspruchnahme vergrößern, da sich dessen Verlauf dann weniger eng an die Trassen der Ortsumgehung und der GVS anlehnen könnte und teilweise weiter in Richtung des Grillplatzes verlegt werden müsste. Hierfür besteht aber in Anbetracht der auch mit der festgestellten Planung gegebenen ausreichenden Befahrbarkeit des Weges auch für längere Gespanne keine Rechtfertigung.

### 3.3.3.1.2.3 Anbindung der St 2220 nordöstlich von Dinkelsbühl

Die Ortsumgehungstrasse kreuzt nordöstlich von Dinkelsbühl die St 2220 etwa 4,5 m unterhalb deren Höhenniveaus (siehe S. 59 der Unterlage 1T sowie Unterlage 8 Blatt 1T). Auf Grund dieser Höhenverhältnisse ist insbesondere aus Gründen der Flächensparnis sowie unter Kostengesichtspunkten eine Knotenpunktgestaltung angezeigt, bei der die beiden sich kreuzenden Straßenzüge auf unterschiedlichen Ebenen verlaufen. Ansonsten müsste die Höhenlage der St 2220 noch deutlich stärker und auf größerer Länge als vorgesehen verändert (tiefer gelegt) werden, um hier einen plangleichen Knotenpunkt (z. B. einen Kreisverkehr) errichten zu können. Dies würde nicht zuletzt zu einer erheblichen zusätzlichen Flächeninanspruchnahme für die dann notwendigen tieferen Geländeeinschnitte im Zulauf auf den Knotenpunkt führen, ungeachtet von den

dadurch wiederum im weiteren Straßenverlauf entstehenden Folgeproblemen (z. B. in Bezug auf die Anbindung von vorhandenen Wegen und Zufahrten). Ein Belassen der beiden Straßenzüge auf unterschiedlichen Höhenebenen entspricht hier außerdem auch den maßgeblichen Vorgaben der RAL. Nach Tabelle 21 der RAL ist bei einer Verknüpfung einer Straße der EKL 2 mit einer Straße der EKL 3 (letzterer Entwurfsklasse ist die St 2220 auf Grund ihrer regionalen Verkehrsfunktion zuzuordnen) ein teilplangleicher Knotenpunkt die Regellösung.

In diesem Zusammenhang darf angemerkt werden, dass ein teilplangleicher Knotenpunkt unter Beibehaltung der derzeitigen Höhenlage der St 2220 keine gangbare Lösung darstellt. Um bei den gegebenen Randbedingungen bei einem unveränderten Gradientenverlauf der Staatsstraße einen solchen Knotenpunkt errichten zu können, wäre es notwendig, die Ortsumgehungsstraße im betreffenden Bereich um etwa 2,5 m tieferzulegen. Hierdurch wäre der Geländeeinschnitt hier nochmals um dieses Maß tiefer und würde damit bis zu 13,5 m unter die derzeitige Geländeoberkante reichen. Damit verbunden wäre gleichzeitig auch eine Verbreiterung des Einschnittsbereichs um in etwa 8 m, wodurch eine erhebliche zusätzliche Inanspruchnahme von angrenzenden Flächen in privater Hand auf Dauer notwendig würde; außerdem würde der Eingriff in die Allee am „Mutschachweg“ nochmals größer ausfallen. Diese gravierenden Nachteile wiegen erheblich schwerer als die mit einer Beibehaltung der Höhenlage der St 2220 erzielbaren Vorteile (etwa die Einsparung der für die Veränderung der St 2220 entstehenden Kosten).

Soweit im Zusammenhang mit der Ausgestaltung der Anbindung der St 2220 an die Ortsumgehung auch eine Abbindung der Staatsstraße in Richtung Dinkelsbühl ins Spiel gebracht wurde, aus der sich geringere Lärm- und Schadstoffbelastungen der Bebauung im Umfeld der Staatsstraße ergäben, sieht die Planfeststellungsbehörde keinerlei Anlass dafür, dem näherzutreten. Würde man die St 2220 hier abhängen, müsste u. a. der gesamte Ziel- und Quellverkehr, der über den abgebandenen Straßenabschnitt ansonsten abgewickelt würde, mit vergleichsweise großen Umwegen über verschiedener Straßenzüge in der Ortslage von Dinkelsbühl geführt werden, um dann zusammen mit dem überörtlichen Verkehr die Ortsumgehung (zumindest streckenweise) zu benutzen bzw. umgekehrt. Die in Dinkelsbühl auf dem abgehängten Teil der St 2220 dadurch erzielbare Verringerung der Verkehrsbelastung steht eine Erhöhung der Lärmimmissionen in Straßenzügen gegenüber, die der umgelenkte Verkehr dann befahren muss, um seine Fahrtziele zu erreichen. Ein Grund dafür, die mit der Abbindung der St 2220 verbundenen Nachteile in Kauf zu nehmen, ist für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich, zumal auch die planfestgestellte Lösung zu einer nicht unerheblichen Verringerung der Verkehrsbelastung auf der Staatsstraße innerhalb der Dinkelsbühler Ortslage gegenüber dem Bezugsfall führt (siehe Abbildung 7.2 des Schlussberichts 2014).

Abweichend von den insoweit der Nr. 6.3.3.3 der RAL zu entnehmenden Vorgaben sind vorliegend allerdings keine Lichtsignalanlagen im Knotenpunktsbereich notwendig. Die Ortsumgehung weist in dem Bereich, in dem die Verbindungsrampe von der St 2220 einmündet, eine gut überschaubare Linienführung sowie geringe Längsneigungen auf, so dass in die Ortsumgehung einbiegende Fahrzeuge die sich auf der Ortsumgehungsstraße bewegendem Verkehrsteilnehmer ausreichend früh erkennen können; hinsichtlich der Einmündung der Verbindungsrampe in die St 2220 stellt sich die Situation nicht wesentlich anders dar. Auch die für den Bereich der Verbindungsrampe prognostizierten Verkehrsbelastungen und Knotenströme machen aus Sicherheitsgründen eine Lichtsignalregelung nicht erforderlich. Dies belegen die in Nr. 4.3 des Berichts „Knotenströme und Leistungsfähigkeitsnachweise für die Knoten im Zuge der Ortsumgehung“ von SSP Consult vom Mai 2016 aufgeführten Ergebnisse der insoweit angestellten Leistungsfähigkeitsberechnungen. Die dort ermittelten mittleren Wartezeiten zur Spitzenstunde für

Linkseinbieger in die Ortsumgehung liegen bei etwas mehr als 30 s und erlauben ein sicheres Einfahren in die Ortsumgehung bei noch überschaubarem Reisezeitverlust; für die übrigen über die Rampe bzw. in ihrem Umfeld abgewickelten Fahrbeziehungen betragen die mittleren Wartezeiten höchstens 12 s. Die Vorgabe von Nr. 6.3.3.3 Abs. 3 der RAL, die Rampe nach Möglichkeit so anzuordnen, dass der stärkste Eckstroms nicht links (in die höherrangige der verknüpften Straße) einbiegen muss, wird von der festgestellten Planung beachtet. Nach den auf S. 17 des zuvor genannten Berichts abgedruckten Tabellen ist der Rechtseinbiegestrom aus der St 2220 in die Ortsumgehung in der Spitzenstunde in gewissem Maß stärker als der Linkeinbiegestrom (siehe dazu auch S. 59 der Unterlage 1T). Im Übrigen ist auch der Rechtseinbiegestrom von der Ortsumgehung in die St 2220 deutlich stärker als der Linkseinbiegestrom in die Staatsstraße (siehe S. 16 des genannten Berichts).

Nach Nr. 6.3.3.3 Abs. 4 der RAL sind die im Zuge eines teilplangleichen Knotenpunkts befindlichen Einmündungen nach Nr. 6.3.3.5 der RAL zu planen. Die entsprechenden baulichen Vorgaben in Nr. 6.3.3.5 Abs. 6 ff. der RAL setzt die festgestellte Planung hinreichend um. Die Einmündungen der Verbindungsrampe in die Ortsumgehung bzw. die St 2220 liegen nicht in engen Kurven oder in ausgeprägten Kuppenlagen oder Sichtschattenbereichen (vgl. dazu u. a. Unterlage 8 Blätter 1T und 5). Die Verbindungsrampe entspricht den Vorgaben von Nr. 6.4.4 der RAL. Im Bereich der Verbindungsrampe befinden sich keine weiteren Einmündungen und Kreuzungen; erschließungsbedürftige Flächennutzungen befinden sich nicht im Knotenpunktsbereich. Der für die Rampe in der Planung gewählte Radius von 40 m liegt am unteren Rand des von Tabelle 24 der RAL insoweit vorgegebenen Rahmens. Die vom gewählten Radius nach Tabelle 26 der RAL abhängigen weiteren Trassierungsparameter unter-/überschreiten – soweit einschlägig – vorliegend nicht die nach der Tabelle jeweils zulässigen Minimal-/Maximalwerte (vgl. dazu Unterlage 7.1 Blatt 2T und Unterlage 8 Blatt 6)

Auch im Übrigen ist die Ausgestaltung des Knotenpunktes sachangemessen und entspricht den einschlägigen Vorgaben der RAL. Die beiden Linksabbiegestreifen in die Ortsumgehung und die St 2220 sind dem Linksabbiegetyp LA2 entsprechend geplant. Im Hinblick darauf, dass nach Nr. 6.4.4 Abs. 4 der RAL bei Einmündungen die Knotenpunktzufahrten von Rampen wie Straßen der EKL 3 behandelt werden, ist nach Tabelle 28 der RAL der genannte Linksabbiegetyp die Regellösung (Einmündung in die St 2220) bzw. auf Grund des Fehlens einer Lichtsignalregelung in der festgestellten Planung der sachnäheste Linksabbiegetyp (Einmündung in die Ortsumgehung). Die Rechtsabbiegebereich aus der Ortsumgehung in die Verbindungsspanne und aus der St 2220 in die Verbindungsspanne wird vorliegend dem Rechtsabbiegetyp RA3 entsprechend ausgebildet; auch dieser Abbiegetyp stellt sich im Hinblick auf Tabelle 30 der RAL hier als Regellösung bzw. als der sachangemessenste und passendste Abbiegetyp dar (siehe Tabelle 29 der RAL zur näheren Ausgestaltung des Abbiegetyps), insbesondere im Hinblick darauf, dass für die Ortsumgehung im betreffenden Bereich eine hohe Verkehrsbelastung von über 10.000 Kfz/24 h prognostiziert wird und auf der St 2220 im Zulauf auf die Verbindungsspanne sich mit mehr als 4.000 Kfz/24 h ebenso eine vergleichsweise starke verkehrliche Belastung einstellen wird. Auf Grund dessen ist eine zügige Führung der Rechtsabbieger angezeigt (siehe die entsprechenden Erläuterungen in Nr. 6.4.6 der RAL). Der Einmündungsbereich der Verbindungsspanne in die St 2220 ist dem Zufahrttyp KE3 entsprechend geplant; die Wahl dieses Zufahrtstyps ergibt sich gem. den Tabellen 29 und 31 automatisch aus der Zugrundelegung des Rechtsabbiegetyp RA3. Der Zufahrtsbereich der Verbindungsrampe zur Ortsumgehung ist in der festgestellten Planung ebenso entsprechend dem Zufahrttyp KE3 ausgebildet. Gegenüber der Regelausbildung dieses Zufahrtstyps wurde der Zufahrtsbereich hier noch um einen Einfädelsstreifen für die Rechtseinbieger ergänzt. Die Anfügung eines entsprechenden Ein-

fädungsstreifens halten auch die diesbzgl. Ausführungen von Nr. 6.4.7 der RAL unter bestimmten Randbedingungen für zweckmäßig; die RAL geht damit selbst insoweit von der grundsätzlichen Zulässigkeit eines entsprechenden Einfädungsstreifens aus. Die in der RAL explizit genannten Randbedingungen sind hier zwar nicht gegeben; im Hinblick auf die prognostizierten spitzenstündlichen Verkehrsbelastungen im Zufahrtsbereich zur Ortsumgehung, wobei der rechts einbiegende Verkehrsstrom der stärkste hier die Ortsumgehung einfahrende Strom ist, sowie die Verkehrsbelastung der Ortsumgehung und den dort anzutreffenden hohen Schwerverkehrsanteil erweist sich die Planung auch insoweit als sachgerecht und den Umständen angemessen. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang auch, dass die für die Errichtung des Einfädungsstreifens notwendige Verbreiterung der Ortsumgehungstrasse nur direkte Auswirkungen auf das unmittelbar östlich der Trasse liegende Areal hat. Dieses besteht zum allergrößten Teil aber aus der zwischen der Ortsumgehung, der Verbindungsrampe und der St 2220 liegende Zwischenfläche bzw. einen im Umfeld der Überführung der St 2220 über die Ortsumgehung liegenden Bereich, so dass aus dem Bau des Einfädungsstreifens im Übrigen auch keine ihm direkt zurechenbare zusätzliche Inanspruchnahme von Flächen resultiert, die über das Maß dessen hinausgeht, was ohnehin unabhängig davon für Zwecke des Baus der Ortsumgehung von privaten Grundeigentümer benötigt wird.

Die nach Nr. 6.6 der RAL notwendigen Sichtfelder sind im Bereich des teilplangleichen Knotenpunktes sichergestellt, insbesondere die nach Nr. 6.6.2 der RAL notwendige Haltesichtweite sowie die nach Nr. 6.6.3 i. V. m. Bild 41 der RAL gebotene Anfahrtsichtweite. Die in letztgenannter Hinsicht notwendigen Sichtfelder sind in Unterlage 7.1 Blatt 2T mittels einer orangen Schraffur kenntlich gemacht. Annäherungssichtfelder nach Nr. 6.6.4 der RAL haben auch hier keine maßgebliche Bedeutung, da weder auf der Ortsumgehung noch auf der St 2220 im Bereich des Knotenpunktes aktuell eine Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit vorgesehen ist.

Der im Bereich der Überführung der St 2220 über die Ortsumgehung für die Staatsstraße in der Planung zu Grunde gelegte Kuppenhalbmesser von 3.200 m unterschreitet allerdings den nach Tabelle 15 für eine Straße der EKL 3 notwendigen Mindesthalbmesser von 5.000 m. Im Hinblick darauf, dass sich der betreffende Bereich im Vorfeld des Ortsrands von Dinkelsbühl befindet, so dass das allgemeine Geschwindigkeitsniveau hier gegenüber der freien Strecke abseits von Ortschaften in gewissem Umfang – insbesondere in Fahrtrichtung Bechhofen – niedriger ist, im Kuppenbereich keine engen Kurvenradien vorzufinden sind, die notwendigen Sichtweiten im Knotenpunktsbereich gewährleistet sind und auch sonst auf dem betreffenden Abschnitt der St 2220 zumindest für eine Geschwindigkeit von 70 km/h ausreichende Haltesichtweiten durch die Planung sichergestellt werden (in Fahrtrichtung Bechhofen; in Fahrtrichtung Dinkelsbühl sind Haltesichtweiten für eine Geschwindigkeit von 100 km/h gegeben), erweist sich die Planung auch insoweit als sachgerecht und unter verkehrssicherheitstechnischen Gesichtspunkten nicht als bedenklich. Der Auffassung, dass hier eine unübersichtliche Kuppe entstünde, die Unfälle provoziere, wie im Anhörungsverfahren geltend gemacht wurde, vermag sich die Planfeststellungsbehörde deshalb nicht anzuschließen, auch nicht bei Auftreten winterlicher Straßenverhältnisse.

#### 3.3.3.1.2.4 Kreisverkehr südöstlich von Dinkelsbühl

Südöstlich von Dinkelsbühl wird die Ortsumgehungstrasse nach der nunmehr festgestellten Planung – verschiedenen Forderungen im Anhörungsverfahren folgend – mit Hilfe eines Kreisverkehrs mit einem Außendurchmesser von 50 m mit der St 2218 und der Wassertrüdingen Straße verknüpft. Der Kreisverkehr kann in Zukunft

bei Bedarf noch in seinem südwestlichen Bereich um einen fünften Arm erweitert werden, um eine mögliche Ortsumgehung von Neustädtlein hier an die B 25 anzubinden; dieser zusätzliche Knotenpunktsarm ist aber nicht Gegenstand der hier festgestellten Planung (siehe die entsprechenden Darstellungen in Unterlage 7.1 Blätter 3T und 4T).

Wie bereits unter C. 3.3.3.1.2.1 dargelegt, stellt diese Knotenpunktart bei einer Verknüpfung einer Straße der EKL 2 mit einer Straße der gleichen oder einer niedrigeren Entwurfsklasse keine Regellösung dar. Es gilt hier gleichermaßen die Aussage, dass nach Nr. 6.3.2 der RAL in Ausnahmefällen auf Grund der örtlichen Gegebenheiten auch eine andere Knotenpunktart in Frage kommt. Ebenso gilt Nr. 6.3.3.6 der RAL, nach der in Ausnahmefällen auch eine Straße der EKL 2 mit einer Straße der EKL 2 bzw. der EKL 3 (zu letzterer gehört hier die St 2218) durch einen Kreisverkehr verknüpft werden kann. Wie sich außerdem aus Tabelle 21 i. V. m. der Fußnote zur Tabelle ableiten lässt, ist eine Anbindung einer Straße der EKL 4 an eine Straße der EKL 2 zwar im Regelfall nicht zu empfehlen, gleichwohl in besonders gelagerten Situationen zulässig; dann ist der Anschluss wie der einer Straße der EKL 3 auszubilden. Im Hinblick darauf begegnet es im Ergebnis keinen Bedenken, dass die Wassertrüdingen Straße – die wegen ihrer nur nähräumigen Verkehrsfunktion nur der EKL 4 zugeordnet werden kann – an den geplanten Kreisverkehr anzuschließen.

Ein Ausnahmefall im Sinn der RAL, der einen Kreisverkehr an dieser Stelle zulässt, ist hier darin begründet, dass der Knotenpunkt in unmittelbarer Nähe zu einem durch Bebauungsplan festgesetzten Gewerbegebiet zu liegen kommt und die St 2218 sowie die Wassertrüdingen Straße in ganz ähnlicher Höhenlage wie die Ortsumgehung verlaufen. Auf Grund dessen müsste für einen teilplangleichen Knotenpunkt entweder die Höhenlage der Ortsumgehung oder der Anschlussstrecken der beiden anderen genannten Straßenzüge auf nicht unerheblicher Länge massiv verändert werden, um die Ortsumgehungstrasse bzw. den von den anderen beiden Straßen gebildeten Straßenzug in verschiedenen Ebenen führen zu können, wie es für eine teilplangleiche Lösung notwendig ist (siehe dazu Nr. 6.3.3.3 Abs. 1 der RAL). Die Nachbarschaft zu einem Gewerbegebiet führt außerdem dazu, dass die Lage der Verbindungsrampe nicht frei gewählt werden kann und sie daher u. U. den verkehrlichen Bedürfnissen nicht gerecht werden kann. Daneben würde u. a. die Verbindungsrampe einen merklichen zusätzlichen Flächenbedarf auslösen. Darüber hinaus ist hier insbesondere in Blick zu nehmen, dass es südlich von Dinkelsbühl im Zuge der B 25 – weniger als 1 km von dem nun neu geplanten Kreisverkehr entfernt – bereits einen Kreisverkehr gibt.

Die für den Bereich des Kreisverkehrs prognostizierten verkehrlichen Entwicklungen stellen kein Hindernis für seine Aufnahme in die festgestellte Planung dar. Wie bereits weiter oben dargelegt, sind nach Nr. 6.3.3.6 Abs. 3 der RAL Kreisverkehre besonders geeignet, wenn die Belastungen der verknüpften Straßen etwa gleich groß sind. Die Verkehrsstärke in den schwächer belasteten Knotenpunktzufahrten sollte bei vierarmigen Kreisverkehren jedenfalls mindestens 20 % (Summe der Verkehrsstärke beider Knotenpunktzufahrten des schwächer belasteten Straßenzuges) der Gesamtbelastung des zuführenden Verkehrs betragen. Zieht man die insoweit prognostizierten Verkehrsbelastungen heran (siehe Abbildung 7.1 des Schlussberichts 2014), die sich zwischen 5.300 Kfz/24 h und 10.500 Kfz/24 h bewegen (vgl. auch die neue Abbildung „Planfall 2, Knoten 4“ in Anlage 1 zur Unterlage 11.1T), so sind auch in Bezug auf diesen Kreisverkehr die zuvor vorgenannten Einsatzbedingungen gegeben; die Belastungsdifferenzen zwischen den einzelnen Straßenästen bewegen sich noch in einem für den Einsatz eines Kreisverkehrs annehmbaren Rahmen. Auf die anteilige Belastung der einzelnen anschließenden Straßenäste im Verhältnis zur Gesamtbelastung der an den Kreisverkehr angebotenen Straßen kommt es ausweislich des insoweit klaren

Wortlauts der entsprechenden Passage der RAL, die nur auf die Summe der Verkehrsstärken beider Knotenpunktzufahrten des schwächer belasteten Straßenzuges abstellt, entgegen des diesbzgl. Vorbringens im Anhörungsverfahren nicht an. Dass die in Nr. 2.1.2 des „Merkblatts für die Anlage von Kreisverkehren“, Ausgabe 2006, für Kreisverkehre außerhalb bebauter Gebiete genannten Einsatzkriterien nicht gegeben sind, vermag die Planfeststellungsbehörde auch hier nicht festzustellen.

Der Kreisverkehr ist schließlich auch unter verkehrlichen Gesichtspunkten ausreichend leistungsfähig, was eine entsprechende Untersuchung von SSP Consult aus dem Jahr 2015 belegt. Danach liegt die mittlere Wartezeit in der Spitzenstunde in allen Knotenpunktzufahrten ausnahmslos unter 10 s; es bestehen noch große Kapazitätsreserven. Einer gesonderten Auslegung dieser Untersuchung bedurfte es entgegen einer im Anhörungsverfahren in diese Richtung gehenden Vorbringens nicht, da die Untersuchung für die Erkennbarkeit von (ggf. veränderten) eigenen Betroffenheiten Dritter durch die geänderte Planung nicht erforderlich ist. Zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen i. S. v. § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG sind infolge der Einplanung eines Kreisverkehrs an der betreffenden Stelle nicht ersichtlich.

Die Ausgestaltung des Kreisverkehrs im Einzelnen ist sachgerecht und entspricht den einschlägigen Vorgaben des „Merkblatts für die Anlage von Kreisverkehren“, Ausgabe 2006. Der in der Planung gewählte Außendurchmesser von 50 m erreicht zwar die nach Tabelle 1 des Merkblatts für Kleine Kreisverkehre – um einen solchen handelt es sich auch hier (vgl. Nr. 1.3 des Merkblatts) – außerhalb bebauter Gebiete maßgebliche Obergrenze. Im Hinblick auf die für die mit der Planung für die Zukunft offen gehaltene Möglichkeit, einen fünften Arm an den Kreisverkehr anzuschließen, wodurch dieser – im Falle der Umsetzung des fünften Arms – ungewöhnlich viele Knotenpunktzufahrten aufwiese, was wiederum mit erhöhten Anforderungen an die Befahrbarkeit des Kreisverkehrs einherginge, ist der gewählte Außendurchmesser hier aber als sachgerecht anzusehen. Der vergleichsweise große Außendurchmesser erhöht insbesondere die Befahrbarkeit des Kreisverkehrs und erleichtert den Verkehrsablauf (siehe Nr. 3.2 Abs. 1 des Merkblatts). Fahrbahnteiler in den Knotenpunktzufahrten entsprechend Nr. 3.6 des Merkblatts sieht die festgestellte Planung vor (siehe Unterlage 7.1 Blatt 3T). Dass sonstige bauliche Anforderungen des Merkblatts nicht hinreichend beachtet werden, kann die Planfeststellungsbehörde nicht feststellen.

Im Anhörungsverfahren wird kritisiert, dass durch den neuen Knotenpunkt der Ortsumgehung mit der St 2218 und der Wassertrüdingen Straße der am Nordrand der St 2218 verlaufende Geh- und Radweg unterbrochen wird und die Nutzer des Weges nun nicht mehr unmittelbar an Ort und Stelle ihren Weg fortsetzen könnten, sondern einen erheblichen Umweg über die Unterführung der Heiningen Straße in Kauf nehmen müssten, um die Ortsumgehung queren und anschließend weiter den Geh- und Radweg nutzen zu können. Auf Grund der Länge des Umweges müsse davon ausgegangen werden, dass er zum großen Teil nicht von den Wegenutzern in Kauf genommen werde und diese stattdessen die Fahrbahn der Ortsumgehung direkt im Kreuzungsbereich überqueren. Dies stelle ein Sicherheitsrisiko dar.

Dem Geh- und Radverkehr zwischen Dinkelsbühl und Botzenweiler, dem der angesprochene Geh- und Radweg vor allem dient, stehen schon derzeit zwei Wege zur Verfügung, nämlich zum einen der entlang der St 2218 verlaufende Geh- und Radweg, zum anderen die etwa 200 m nördlich davon verlaufende Heiningen Straße, die hier den Ausbaustandard eines öffentlichen Feld- und Waldweges aufweist. Nach den im Anhörungsverfahren gewonnenen Erkenntnissen, die sich u. a. auch auf längerfristige Beobachtungen der Stadt Dinkelsbühl gründen, sind die

Fußgänger- und Radfahrerströme auf der Heiningen Straße in gewissem Umfang stärker ausgeprägt als auf dem die Staatsstraße begleitenden Geh- und Radweg. Die betroffenen Verkehrsteilnehmer können sich zudem auf die durch die Planung veränderten Möglichkeiten zur Überquerung von Straßen schon weit vor der dem geplanten Kreisverkehr einrichten und entsprechend frühzeitig auf die Heiningen Straße wechseln bzw. ihren Weg auf dieser nach dem Queren der Ortsumgehung in Richtung Botzenweiler fortsetzen, wodurch der durch die nicht gegebene Querungsmöglichkeit der Ortsumgehungsstraße im Bereich des Kreisverkehrs insgesamt zurückzulegende Umweg dann geringer ausfällt als auf S. 63 f der Unterlage 1T dargestellt. Darüber hinaus macht bei einer Wegstrecke von in etwa 3 km zwischen dem Stadtzentrum von Dinkelsbühl und Botzenweiler der zusätzliche Umweg selbst bei Außerachtlassen des zuvor angesprochenen Aspekts weniger als 20 % der ansonsten zurückzulegenden gesamten Strecke aus, weshalb die Planfeststellungsbehörde auch auf Grund der allgemeinen verkehrswissenschaftlichen Erkenntnisse nicht zu erkennen vermag, dass die neue Wegeführung von den Nutzern nicht hinreichend angenommen werden wird. Die unvermeidlich mit der vorgesehenen Wegeführung verbundenen Umwege für Fußgänger und Radfahrer hält die Planfeststellungsbehörde in Anbetracht aller bekannt gewordenen Umstände für zumutbar.

Für nicht sachgerecht hält es die Planfeststellungsbehörde demgegenüber – wie es im Rahmen der im Sommer 2018 erfolgten erneuten Auslegung von Unterlagen vorgebracht wurde –, im Bereich des Kreisverkehrs (weitere) höhengleiche Querungsmöglichkeit(en) für Fußgänger und Radfahrer einzurichten. Um die derzeitige Wegeverbindung im Bereich des Knotenpunktes aufrechtzuerhalten, müssten in den in den Kreisverkehr einmündenden Straßenästen weitere Querungsstelle(n) eingerichtet werden. Für diese Straßenäste wird allerdings – von der Wassertrüdingen Straße abgesehen – jeweils eine Verkehrsbelastung von mehr als 7.500 Kfz/24 h für das Jahr 2030 prognostiziert. Eine höhengleiche Überquerung von außerorts liegenden Straßenzügen mit derartig hohen Verkehrsbelastungen erscheint aus Verkehrssicherheitsgründen äußerst kritisch; ein sicheres Überqueren ist bei diesen Verkehrsmengen und den dadurch bedingten nur vergleichsweise kleinen Lücken im Verkehrsfluss, während derer ein Überqueren der Fahrbahn überhaupt möglich wäre, nicht als sicher gewährleistet anzusehen. Zwar müsste in dem Fall, dass keine anderweitigen gangbaren Möglichkeiten zur Aufrechterhaltung der betroffenen Wegebeziehung bestünden, dennoch erwogen werden, bei einem ausreichend großen Aufkommen an querenden Verkehrsteilnehmern entsprechende Querungsstellen auch in einer solchen Situation vorzusehen. Vorliegend gibt es allerdings, wie aufgezeigt, die Möglichkeit, Fußgänger und Radfahrer ohne unzumutbare Wegeverlängerung höhenfrei über die Bundesstraßentrasse hinweg zu führen, so dass der aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht suboptimalen Lösung einer höhengleichen Querung im Bereich des Kreisverkehrs nicht näher getreten werden muss. Die bei Verwirklichung der festgestellten Planung für Fußgänger und Radfahrer notwendige (zusätzliche) Benutzung des öffentlichen Feld- und Waldweges Fl.-Nr. 1509, Gemarkung Dinkelsbühl, sowie der Heiningen Straße ist im Hinblick auf die Belange der Verkehrssicherheit als unkritisch anzusehen; diese Wege werden nur vergleichsweise schwach frequentiert, vorwiegend durch relativ langsam fahrende landwirtschaftliche Maschinen. In Bezug auf die Heiningen Straße kommt hinzu, dass das für sie im Bereich der Ortsumgehungsstraße vorgesehene Unterführungsbauwerk nicht für Fahrzeuge geeignet ist, so dass im Kreuzungsbereich der Ortsumgehung auf der Heiningen Straße praktisch kein motorisierter Verkehr in Zukunft mehr zu erwarten ist.

Die hier gegebene Möglichkeit zur gefahrlosen Querung einer stark befahrenen Straße durch noch hinnehmbare Verlängerung des Gesamtweges unterscheidet auch die hier vorliegende Konstellation von anderenorts vorzufindenden Situationen, in denen außerhalb der Ortslage gelegene Bundesstraßen tatsächlich höhen-

frei gequert werden können; hier liegt der Sachverhalt auf Grund anderer Begleitumstände und örtlicher Verhältnisse relevant anders.

### 3.3.3.2 Querschnitt

#### 3.3.3.2.1 Ortsumgehung

Nach Nr. 4.3 der RAL ist bei Straßen der EKL 2 regelmäßig ein einbahnig zweistreifiger Regelquerschnitt RQ 11,5+ (nach Bild 6 der RAL) zu wählen. Dieser Regelquerschnitt beinhaltet neben einem permanenten Fahrstreifen pro Fahrtrichtung abschnittsweise für jeweils eine Fahrtrichtung einen zusätzlichen Überholfahrstreifen, um Überholvorgänge in diesen Abschnitten zu bündeln und Überholvorgänge unter Benutzung des Gegenverkehrfahrstreifens so weit wie möglich zu vermeiden. Demgegenüber sieht die festgestellte Planung sowohl für den neu zu bauenden Teil der Ortsumgehungstrasse als auch den Bereich, in dem die Ortsumgehung auf der vorhandenen Trasse der St 2218 verläuft, einen durchgängig zweistreifigen Querschnitt (ohne abschnittweisen dritten Fahrstreifen) mit einer Fahrbahnbreite von 8 m vor, bei dem die Fahrstreifen jeweils 3,50 m und die anschließenden Randstreifen 0,50 m breit ausgeführt werden (siehe Unterlage 6 Blatt 1T). Diese Querschnittsgestaltung entspricht damit einem RQ 11 nach Bild 7 der RAL, welcher in der Regel für Straßen der EKL 3 heranzuziehen ist.

Die Wahl des genannten Querschnitts ist hier unter den gegebenen Randbedingungen aber sachangemessen und verkehrssicherheitstechnisch unbedenklich. Die RAL hebt selbst hervor, dass bei allen Planungen zu gewährleisten ist, dass ein Streckenabschnitt mit der Charakteristik der angrenzenden Straßenabschnitte im Bestand verträglich ist und die Übergänge für den Verkehrsteilnehmer deutlich erkennbar sind (Nr. 1.3 Abs. 3 der RAL). Im Hinblick darauf drängt sich angesichts des Umstandes, dass die B 25 nördlich der Ortsumgehung Dinkelsbühl überhaupt nicht mit zusätzlichen Überholfahrstreifen ausgestattet ist und der Straßenzug auch südlich davon erst ab Nördlingen teilweise derartige Überholfahrstreifen aufweist bzw. dort solche Streifen in Planung sind (siehe dazu S. 4 der Unterlage 1T), aus Gründen einer einheitlichen Streckencharakteristik geradezu auf, auch bei der Planung der Ortsumgehung auf einen Regelquerschnitt mit einem abschnittweisen Überholfahrstreifen zu verzichten und den nach den RAL „nächstkleineren“ Regelquerschnitt auszuwählen. Die an die Ortsumgehung anschließenden Strecken der B 25 weisen einen praktisch identischen Querschnitt auf; so hat die Bundesstraße beispielsweise nördlich der Ortsumgehung zwei jeweils 3,25 m breite Fahrstreifen mit jeweils 0,5 m breiten Randstreifen (siehe S. 50 der Unterlage 1.T sowie Unterlage 6 Blatt 2T), so dass die die B 25 befahrenden Verkehrsteilnehmer bei der Verwirklichung der Ortsumgehung auf einen Straßenzug mit einem auf längerer Strecke einheitlichen Ausbauzustand treffen. Die besondere Bedeutung des Kontinuitätsgrundsatzes bei der Querschnittswahl ist im Übrigen auch in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts anerkannt (vgl. BVerwG, Urteil vom 30.05.2012, NVwZ 2013, 147 Rn. 43). Ein merklicher Gewinn an Verkehrssicherheit wäre bei Verwendung eines RQ 11,5+ anstatt des gewählten Querschnitts hier außerdem nicht zu erreichen. Im Gegenteil würde sich eine – hier nicht zu vermeidende – relativ schnelle Abfolge von dreistreifigen Abschnitten und (geplanten und schon bestehenden) Kreisverkehren nachteilig auf die Verkehrssicherheit auswirken, da eine derartige Streckengestaltung von den Verkehrsteilnehmern im Allgemeinen nicht erwartet wird und in derartigen Streckenabschnitten infolgedessen das Unfallrisiko ansteigt. Eine relevante Verbesserung des Verkehrsablaufs wäre wegen der vor allem durch die geplanten Kreisverkehre und auch sonstigen Knotenpunkte eingeschränkten möglichen Lage und Länge von Überholfahrstreifen auch nicht zu erzielen (zur möglichen Länge von Überholfahrstreifen siehe Nr. 4.5.3.2 Abs. 1 der RAL: 600 m - 1.500 m). Schließlich wäre der RQ 11,5+ gegen-

über der gewählten Lösung mit einem nicht unerheblichen Flächenmehrverbrauch für den abschnittswisen dritten Fahrstreifen verbunden.

### 3.3.3.2.2 Knotenpunkte

#### 3.3.3.2.2.1 Kreisverkehre

Die Kreisfahrbahnen der beiden in der festgestellten Planung beinhalteten Kreisverkehre sind nach dieser jeweils 7 m breit (siehe Unterlage 6 Blatt 8T). Dies entspricht der Vorgabe von Tabelle 22 der RAL für Kleine Kreisverkehre mit einem Außendurchmesser von 40 - 50 m. Soweit die Planung damit von den Maßgaben der Tabelle 2 des „Merkblatts für die Anlage von Kreisverkehren“, Ausgabe 2006, abweicht (nach diesem wäre vorliegend der Kreisring mit einer Breite von 6,50 m auszubilden), ergibt sich hieraus keine Überdimensionierung der beiden Kreisverkehre. Denn die zuvor genannte Vorgabe der RAL – die mehrere Jahre nach Fertigstellung des genannten Merkblatts entwickelt wurde – geht insoweit dem Merkblatt vor; das Schreiben der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr vom 29.10.2013, Gz. IID9-43411-001/95, zur Einführung der RAL weist auf S. 9 ausdrücklich darauf hin, dass die Vorgaben der RAL u. a. zu den Breiten der Kreisfahrbahn grundsätzlich zu beachten sind. Dasselbe gilt für die Maßgaben der Tabelle 3 des Merkblatts zu den Fahrstreifenbreiten der Kreiszu- und -ausfahrten; auch diese sind vorliegend nicht maßgeblich. Die von der RAL bzgl. der Breite der Fahrbahn an der engsten Stelle neben dem Fahrbahnteiler gemachten Maßgaben (in der Zufahrt: 4,50 m - 5 m, in der Ausfahrt: 4,75 m - 5,50 m) werden von der festgestellten Planung, soweit dies anhand des Maßstabs der Lagepläne beurteilt werden kann, eingehalten. Die Kreisein- und -ausfahrten sind außerdem, wie von Nr. 6.4.14 der RAL vorgegeben, in der Planung einstreifig ausgebildet.

Die der festgestellten Planung zu Grunde liegende Ausbildung der Kreisverkehre erweist sich daher insgesamt als sachgerecht und auch hinsichtlich der konkreten Dimensionierung sachlich gerechtfertigt.

#### 3.3.3.2.2.2 Anbindung der St 2220

Die Linksabbiegestreifen im Zuge der Ortsumgehung und der St 2220 sind jeweils mit einer Breite von 3,25 m geplant. Dies entspricht der maßgeblichen Vorgabe aus Nr. 6.4.5 der RAL zum Linksabbiegetyp LA2. Die durchgehenden Fahrstreifen der Ortsumgehung sowie der St 2220 weisen im Knotenpunktsbereich eine identische Breite wie außerhalb dessen auf (siehe dazu Nr. 6.4.1 der RAL). Der Einfädungstreifen für Rechtseinbieger in die Ortsumgehung wird nach der festgestellten Planung in einer Breite von 3,50 m ausgeführt. Im Hinblick auf Nr. 6.4.3 der RAL, die eine entsprechende Breite vorsieht, ist diese Ausgestaltung nicht zu beanstanden.

Nach Tabelle 25 der RAL ist bei teilplangleichen Knotenpunkten wie dem vorliegenden der Rampenquerschnitt RRQ 2, der – außerhalb von Kurvenbereichen – eine Fahrbahnbreite von 8 m mit jeweils 3,25 m beiden Fahrstreifen vorsieht, heranzuziehen. Der in der festgestellten Planung für die Verbindungsrampe zwischen der Ortsumgehung und der St 2220 vorgesehene Regelquerschnitt (siehe Unterlage 6 Blatt 5T) weicht hiervon nur geringfügig ab. Die Planung sieht zwei jeweils 3,50 m breite Fahrstreifen vor und verzichtet dafür auf einen 0,5 m breiten Mittelstreifen. Die Randstreifen sind statt 0,5 m nur 0,25 m breit. Zu berücksichtigen ist hier allerdings auch, dass die Fahrbahn der Rampe wegen des hier vorgesehenen Kurvenradius von 40 m nach Tabelle 26 (letzte Zeile) in gewissem Maß aufzuweiten ist; die Rampenbreite beträgt deshalb mindestens 9 m (siehe S. 51 der Unter-

lage 1T). Im Hinblick darauf sowie auf den geringen Schwerverkehrsanteil auf der Rampe (vgl. die Abbildungen 3a und 3b des Berichts „Knotenströme und Leistungsfähigkeitsnachweise für die Knoten im Zuge der Ortsumgehung“, SSP Consult, vom Mai 2016) ist die gewählte Ausbildung der Rampe unter verkehrssicherheitstechnischen Gesichtspunkten dennoch als unbedenklich anzusehen.

Insgesamt ist damit auch die Querschnittsgestaltung im Bereich dieses Knotenpunktes als sachgerecht und verkehrssicher einzustufen.

#### 3.3.3.2.2.3 Einmündung der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen

Der Linksabbiegestreifen aus der Ortsumgehung in die GVS ist 3,25 m breit geplant (siehe Unterlage 7.1 Blatt 1T). Dies entspricht ebenso der maßgeblichen Vorgabe aus Nr. 6.4.5 der RAL. Der durchgehende Fahrstreifen der Ortsumgehung ist im Knotenpunktsbereich genauso breit wie außerhalb dieses Bereichs und steht damit in Einklang mit Nr. 6.4.1 der RAL. Dass sonstige der maßgeblichen Vorgaben der RAL hier nicht beachtet wurden, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen.

Eine sachangemessene Ausgestaltung der Planung ist daher auch in Bezug auf den Einmündungsbereich der GVS zu konstatieren.

#### 3.3.3.2.2.4 Sonstige Straßen

Die zuvor noch nicht behandelten Straßen(abschnitte), die – insbesondere im Bereich der geplanten Kreisverkehre – mit der Ortsumgehung verknüpft werden, behalten den Querschnitt, den sie bereits jetzt aufweisen (siehe S. 50 ff. der Unterlage 1T).

#### 3.3.3.2.2.5 Feld- und Waldwege

Die neu zu errichtenden bzw. zu verlegenden Abschnitte von öffentlichen Feld- und Waldwegen erhalten nach der Planung – in Abhängigkeit von der ihnen zukünftig zukommenden Funktion im Wegenetz – folgenden Querschnitt:

Der Wegeabschnitt zwischen der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen und Bau-km 0+500 nördlich der Ortsumgehung (Ifd. Nr. 5.7 der Unterlage 7.2T) – wegen seiner schon heute gegebenen Funktion im Wegenetz, die insbesondere auch durch den heute vorzufindenden Querschnitt dokumentiert wird – sowie die Wegeabschnitte zwischen der Unterführung der Rudolf-Schmidt-Straße und der Unterführung der Heiningeringer Straße (Ifd. Nr. 5.19 - 5.21 der Unterlage 7.2T) – auf Grund ihrer Funktion als Ersatzwegeverbindung für landwirtschaftliche Fahrzeuge infolge der zukünftigen Unpassierbarkeit der Unterführung der Heiningeringer Straße für solche Fahrzeuge – werden in der Planung mit einem Querschnitt für einstreifige Verbindungswege mit normalem Verkehr nach IV. (2) 1. c) der „Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen, Ausgabe 2003“ versehen, d. h. sie erhalten eine 3 m breite Fahrbahn und je 1,25 m Bankette (siehe dazu S. 53 der Unterlage 1T).

Die übrigen von der festgestellten Planung umfassten Wegeabschnitte werden mit einem Querschnitt entsprechend IV. (2) 1. d) der „Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen, Ausgabe 2003“ ausgestattet, d. h. mit einer 3 m breiten Fahrbahn und zwei jeweils 0,5 m breiten Banketten.

Die dargestellte Querschnittswahl ist sachangemessen und genügt für die reibungslose Abwicklung des jeweils auf den betreffenden Wegeabschnitten zu erwartenden Verkehrs. Durch die Verwendung dieser Querschnitte, die sich im Vergleich zu den übrigen in Frage kommenden Querschnitten auch jeweils als mit die platzsparendsten darstellen, sind sie gleichzeitig auch nicht überdimensioniert. Das Amt für Ländliche Entwicklung Mittelfranken hält den Ausbaustandard der vorgesehenen Wege ebenso für angemessen.

Es besteht sonach kein Anlass, dem Wunsch des Bayerischen Bauernverbandes, das Feldwegenetz grundsätzlich mit 3,5 m Fahrbahnbreite auszugestalten, damit den modernen landtechnischen Fahrzeugen und Geräten Rechnung getragen wird und von ihnen genutzt werden kann, zu entsprechen. Eine entsprechende Dimensionierung der Wege wäre im Übrigen mit einem entsprechend (noch) größeren Eingriff in Privatgrund sowie in Natur und Landschaft verbunden.

Die weiteren Einzelheiten zur Ausbildung der plangegegenständlichen Wegeabschnitte ergeben sich aus Nrn. 5.2 ff. der Unterlage 7.2T; hierauf wird Bezug genommen.

#### 3.3.3.3 *Fahrbahnbefestigung*

In Bezug auf die für die von der festgestellten Planung umfassten Straßen- und Wegeabschnitte jeweils vorgesehenen Belastungsklassen bzw. Details der Fahrbahnbefestigung wird auf Nr. 5.3.2 der Unterlage 1T, die entsprechenden Beschreibungen in Unterlage 7.2T sowie die Darstellungen in den einzelnen Blättern der Unterlage 6 Bezug genommen. Die Planfeststellungsbehörde hegt keine Bedenken dahingehend, dass die Planung insoweit überdimensioniert bzw. nicht sachgerecht sein könnte.

#### 3.3.3.4 *Zusammenfassende Bewertung*

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die für die Ortsumgehungstrasse einschließlich der Knotenpunktsbereiche sowie die sonstigen von der Planung umfassten Straßen- und Wegeabschnitte vorgesehenen Trassierungselemente, Querschnitte und Details der Fahrbahnbefestigung den einschlägigen Straßenbaurichtlinien entsprechen bzw. – soweit von diesen Richtlinien abgewichen wird – unter den gegebenen örtlichen Bedingungen unter Berücksichtigung des Ausbaustandards der angrenzenden, baulich nicht zu verändernden Streckenabschnitte eine einheitliche Streckencharakteristik gewährleisten und deshalb insgesamt ebenso als sachgerecht anzusehen sind. Die Belange der Verkehrssicherheit werden auch unter Berücksichtigung der mit der festgestellten Planung verbundenen Abweichungen gewahrt.

Die Planfeststellungsbehörde vermag sich nicht der im Anhörungsverfahren vorgebrachten Ansicht anzuschließen, dass wegen der zahlreichen Zufahrten und der zu erwartenden hohen Geschwindigkeiten auf der Ortsumgehung mit (zahlreichen) Unfällen zu rechnen wäre, die wegen der höheren Geschwindigkeiten oft auch wesentlich schwerer ausfallen würden. Zum einen sind vorliegend keine Grundstückszufahrten unmittelbar auf die Ortsumgehung geplant, es werden lediglich in größeren Abständen zueinander liegende Straßen oder öffentliche Feld- und Waldwege an die Ortsumgehung angebunden. Zum anderen entsteht durch die beschriebene Ausgestaltung der Ortsumgehung sowie der hier vorgesehenen Knotenpunkte keine verkehrssicherheitstechnisch bedenkliche Verkehrsanlage. Die festgestellte Planung orientiert sich insoweit am aktuell verfügbaren Stand der wissenschaftlichen Erkenntnis und gewährleistet insbesondere eine übersichtliche Straßenführung, auch in den Knotenpunktsbereichen; nach allgemeiner Erfahrung ist deshalb hier ein gesteigertes Unfallrisiko im Bereich der Ortsumgehung nicht in

Rechnung zu stellen, auch nicht für Fußgänger und Radfahrer (soweit für diese überhaupt höhengleiche Querungsstellen an der Ortsumgebung vorgesehen sind). Auch dass – in im Vergleich geringem Ausmaß – eine Nutzung der Ortsumgebung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge zu erwarten ist, ist nicht als verkehrssicherheitsbedenklich einzustufen. Landwirtschaftlicher Verkehr ist auf Ortsumgehungsstraßen – wie auch sonst außerhalb von Ortslagen abseits von Autobahnen und Kraftfahrstraßen – typischerweise immer wieder anzutreffen; die übrigen Verkehrsteilnehmer sind damit im Allgemeinen vertraut.

Die festgestellte Planung stellt damit eine ausgewogene und sachangemessene Lösung dar. Die einzelnen Straßenbestandteile sind so bemessen, dass auf den jeweiligen Straßen- bzw. Wegeabschnitten eine gefahrlose Abwicklung der zukünftigen Verkehrsbelastung sichergestellt ist. Eine (weitere) Reduzierung des vorgesehenen Ausbaustandards ist insbesondere im Hinblick auf Verkehrssicherheitsbelange nicht vertretbar. Eingriffe in das Grundeigentum, in Natur und Landschaft sowie in forstwirtschaftliche Belange sind mit der Planung folglich bereits auf das unumgängliche Maß beschränkt.

### **3.3.4 Immissionsschutz**

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Die Planung stellt sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche oder nachteilige Wirkungen infolge von Luftschadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben (§§ 41, 42 BImSchG; Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG).

Der Maßstab zur Bewertung, ob schädliche Umweltauswirkungen durch Verkehrsgerausche oder nachteilige Wirkungen infolge von Schadstoffbelastungen verbleiben, ergibt sich aus dem Immissionsschutzrecht, insbesondere aus § 3 Abs. 1 und §§ 41 ff. BImSchG. Daraus folgt, dass die Zumutbarkeitsgrenze dann nicht überschritten wird, wenn die Grenzwerte der einschlägigen Verordnungen und technischen Regelwerke, die zur Konkretisierung des Begriffs der schädlichen Umwelteinwirkung i. S .d. § 3 Abs. 1 BImSchG vorliegen, eingehalten werden. Gleichwohl sind auch Beeinträchtigungen, die unterhalb der Zumutbarkeitsgrenze liegen, bei der Abwägung zu berücksichtigen (vgl. z. B. BVerwG, Urteil vom 23.11.2005, NVwZ 2006, 331 Rn. 45).

#### **3.3.4.1 Verkehrslärmschutz**

Der Schutz der Anlieger vor Straßenverkehrslärm erfolgt in verschiedenen, in dieser Reihenfolge zu beachtenden Stufen:

Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV). Diese Verpflichtung besteht allerdings nicht schrankenlos; nach § 41 Abs. 2 BImSchG gilt sie nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Wenn bzw. soweit den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, hat der Betroffene gegen den Vorhabensträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG bzw. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG).

#### 3.3.4.1.1 § 50 BImSchG – Trassierung

Gemäß § 50 Satz 1 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen i. S. d. Artikels 3 Nr. 13 der Richtlinie 2012/18/EU in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, so weit wie möglich vermieden werden. Der Trennungsgrundsatz des § 50 Satz 1 BImSchG stellt allerdings kein zwingendes Gebot dar, sondern nur eine Abwägungsdirektive. Er kann im Rahmen der planerischen Abwägung durch andere Belange von hohem Gewicht überwunden werden. Der Rechtsprechung zu § 50 BImSchG ist nicht zu entnehmen, dass eine Zurückstellung immissionsschutzrechtlicher Belange nur dann abwägungsfehlerfrei ist, wenn die Planung durch entgegenstehende Belange mit hohem Gewicht "zwingend" geboten ist. Ob sich eine Abwägungsdirektive wie der Grundsatz der Trennung unverträglicher Raumnutzungen in der Abwägung durchsetzt, entscheidet sich erst in einer Bewertung der konkreten Einzelfallumstände. (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, BVerwGE 125, 116 Rn. 163).

Außerdem ist in Gebieten, in denen die in Rechtsverordnungen nach § 48a Abs. 1 BImSchG festgelegten Immissionsgrenzwerte und Zielwerte nicht überschritten werden, bei der Abwägung die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität als Belang zu berücksichtigen (§ 50 Satz 2 BImSchG). Nach aktueller Rechtslage werden damit die lufthygienischen Immissionsgrenzwerte bzw. Zielwerte der 39. BImSchV angesprochen.

Die Planung für den Neubau der Ortsumgehung Dinkelsbühl kann auf Grund ihrer Länge und Raumwirkungen als raumbedeutsam i. S. d. § 50 BImSchG angesehen werden. Es ist infolge dessen eine Linienführung anzustreben, bei der schädliche Umwelteinwirkungen, insbesondere durch Verkehrslärm, auf in § 50 Satz 1 BImSchG genannte Gebiete so weit als möglich vermieden werden. Schutzbedürftige Gebiete sind dabei nach Möglichkeit weiträumig zu umfahren oder durch planerische Maßnahmen zu schützen, z. B. durch Nutzung von Bodenerhebungen als Abschirmung oder durch Führung der Straße im Einschnitt. Bzgl. des Lärmschutzes durch Planung gelten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht. Aus § 50 BImSchG folgt vielmehr, dass diese weitmöglichst unterschritten werden sollen.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linienführung hinsichtlich der Anforderung des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Wie bereits unter C. 3.3.2 dargestellt, scheiden Varianten, die einen innerörtlichen Verlauf der Ortsumgehung sowie eine westliche Umfahrung von Dinkelsbühl beinhalten, aus verschiedenen Gründen von vorneherein als Alternativen aus. Auch die Variante 2.2. erweist sich unter dem Blickwinkel von § 50 BImSchG in der Gesamtschau nicht gegenüber der gewählten Trassierung als vorzugswürdig. Insbesondere die deutlich größere Baulänge und der entsprechend höhere Flächenverbrauch vermögen die – bezogen auf Dinkelsbühl selbst – alleine für das

Baugebiet „Grillenbuck“ dadurch entstehenden Vorteile hinsichtlich der Verkehrslärmbelastung nicht zu rechtfertigen, zumal das Baugebiet durch die in gewisser Entfernung südlich von ihm verlaufende St 2218 bereits in gewissem Maß vorbelastet ist.

In Bezug auf die der Planung zur Grunde liegende Trassenführung der Ortsumgehung ist festzuhalten, dass diese abschnittsweise (insbesondere nordwestlich von Dinkelsbühl) innerhalb von Geländeeinschnitten verläuft; an der tiefsten Stelle befindet sich die Straßengradiente etwa 11 m unter der derzeitigen Geländeoberkante. Die Ortsumgehung hält außerdem in dem Bereich, in dem die Straßentrasse abseits schon vorhandener Straßenzüge verläuft, einen Abstand von mindestens etwa 120 m zu Wohngebieten, vom nördlichen Teil des Baugebietes „Schelbuck“ abgesehen beträgt die Entfernung der Trasse zu Wohnbauflächen durchgehend mehr als 200 m. Im Bereich des Baugebietes „Schelbuck“ sieht die Planung die Deponierung überschüssiger Erdmassen vor, um hierdurch die neue Straße gegenüber der dortigen Wohnbebauung zusätzlich abzuschirmen. Auf Höhe des Wohngebietes „Am Galgenberg“ verläuft die Straßentrasse größtenteils im Geländeeinschnitt, wodurch ebenso eine zusätzliche Abschirmung des Gebietes gegenüber den Lärmimmissionen der Straße erreicht wird. Hinsichtlich des Wohngebietes „Grillenbuck“ verändert sich dadurch, dass die Ortsumgehung im Bereich des Wohngebiets auf der Trasse der Staatsstraße verläuft, die von dem Straßenzug ausgehende Lärmbelastung zwar spürbar um mehrere dB(A). Indes bestehen hier ohne eine Verlegung des Straßenabschnittes weg vom Wohngebiet, der einen kompletten Neubau des Abschnittes der Ortsumgehung zwischen den beiden Kreisverkehren südlich von Dinkelsbühl notwendig machen würde, auf Grund der örtlichen Verhältnisse keine gangbare planerische Möglichkeiten, die Verkehrslärmbelastung des Wohngebietes weiter zu reduzieren. Durch eine entsprechende Verschiebung des Streckenabschnitts müsste jedoch in gewissem Umfang in die naturschutzfachlich hochwertigen Hammerweiher eingegriffen werden, außerdem käme der Streckenabschnitt dann in vergleichsweise geringe Entfernung zur Ortschaft Neustädtlein zu liegen und würde wiederum an dessen Nord- bzw. Nordostrand zu nicht unerheblichen zusätzlichen Verkehrslärmbeeinträchtigungen führen.

Mit Blick auf die im betroffenen Raum vorhandenen Gebiete, die zu Zwecken der Freizeitgestaltung geeignet sind, insbesondere das auch als Badeseesee genutzte Regenrückhaltebecken „Kobeltsmühle“, den unmittelbar nördlich davon liegenden Campingplatz sowie den „Mutschachwald“ ist die gewählte Linienführung unter der Zielsetzung der weitestmöglichen Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen insgesamt ebenso sachgerecht. In das Regenrückhaltebecken, den Campingplatz sowie den „Mutschachwald“ greift die Trassenführung nicht unmittelbar ein. Soweit die Ortsumgehungstrasse auf gewisser Länge in nur geringer Entfernung zum Ufer des Regenrückhaltebeckens verläuft, ist dies den örtlichen Verhältnissen geschuldet und insbesondere auch zur Wahrung eines merklich schalldämpfenden Abstands zum Baugebiet „Schelbuck“ unumgänglich. Vom Campingplatz liegt die Trasse wenigstens etwa 190 m entfernt, teilweise noch merklich weiter. Der „Mutschachwald“ liegt ebenso abschnittsweise im Nahbereich der Ortsumgehungstrasse. Der Waldbestand liegt hier östlich der Ortsumgehung, westlich der Ortsumgehung liegen – in unterschiedlicher Entfernung zur Straße – u. a. Wohnanwesen und gewerbliche Bebauung. Insbesondere mit Blick auf die Wohnbebauung wäre hier auch eine Verschiebung der Trasse in Richtung dieser Bebauung in der Gesamtschau nicht zweckmäßig, zumal die für den Waldbestand und dessen Erholungseignung von der Ortsumgehung ausgehenden mittelbaren Beeinträchtigungen im Hinblick auf die Größe des gesamten Waldgebiets nur anteilmäßig stark untergeordnete Randbereiche betreffen. In Bezug auf die Kleingärten am Rand des „Mutschachwaldes“ gilt ebenso, dass eine Verringerung der verkehrsbedingten Beeinträchtigungen nur durch eine Verschiebung der Trasse in westliche

Richtung bewirkt werden könnte. Insoweit ließen sich aber durch eine Trassenverschiebung, auch wenn diese erst ab dem Kreuzungspunkt der Ortsumgehung mit der Rudolf-Schmidt-Straße vorgenommen würde, Eingriffe in gewerblich genutzte Grundstücke bzw. nach der gemeindlichen Bauleitplanung hierfür vorgesehene Areale nicht vermeiden. Dies stünde zu der im Bereich der Kleingärten damit erzielbaren Verringerung der Immissionsbelastung in keinem vernünftigen Verhältnis.

Unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete sind von der festgestellten Trassenführung nicht direkt betroffen. Im Rahmen des § 50 Satz 1 BImSchG ist insoweit maßgeblich, ob das betroffene Gebiet kraft seiner formalen Einordnung eine besondere Bedeutung für den Natur- und Landschaftsschutz hat (Schoen in Landmann/Rohmer, BImSchG, Stand Juli 2017, § 50 Rn. 112). Schutzgebiete nach §§ 23 ff. BNatSchG befinden sich, wie u. a. bereits unter C. 2.1.2 dargelegt, nicht im Umfeld des Vorhabens, gleiches gilt bzgl. Natura 2000-Gebieten. Das Bereich des „Mutschachwaldes“ liegende Wasserschutzgebiet ist ebenso nicht unmittelbar von der Ortsumgehungstrasse betroffen. Soweit die Straßentrasse abschnittsweise in unmittelbarer Nähe zum Rand des Schutzgebietes verläuft, betrifft dies nur einen im Verhältnis zum gesamten Wasserschutzgebiet äußerst geringen Teil des Gebiets. Die unmittelbare Parallelführung der Ortsumgehung zum Wasserschutzgebietsrand erstreckt sich dabei auch nur über eine Länge von knapp 300 m. In dem betreffenden Bereich fließt außerdem das von der nächstgelegenen Brunnenfassung genutzte Grundwasser in Richtung Westen, so dass der Trassenbereich außerhalb des Einzugsgebietes des Brunnens liegt.

Für wichtige Verkehrswege sowie öffentlich genutzte Gebiete, zu denen auch öffentliche Straßenverkehrsflächen ohne überörtliche Bedeutung zu zählen sind (Schoen in Landmann/Rohmer, BImSchG, Stand Juli 2017, § 50 Rn. 107), zeitigt die Ortsumgehung keine relevanten nachteiligen Umweltauswirkungen.

Öffentlich genutzte Gebäude sind durch die Ortsumgehung insoweit betroffen, als sich am östlichen Ende der Rudolf-Schmidt-Straße ein Fitness- und Wellnessclub (siehe dazu Jarass, BImSchG, 12. Aufl. 2017, § 50 Rn. 13) befindet. Eine (weitere) Minderung der von der Ortsumgehung für diesen Club ausgehenden Belastungen wäre aber nur mit einer Verschiebung der Trasse in östliche Richtung möglich. Hierdurch würde die Ortsumgehung aber in den „Mutschachwald“ und das dortige Wasserschutzgebiet hinein verschoben. In Anbetracht dessen sowie des Abstandes des Clubgebäudes von der Ortsumgehungstrasse von wenigstens etwa 110 m erscheint auch eine Verschiebung der Trasse nicht als vernünftig und gerechtfertigt.

Betriebe, in denen gefährliche Stoffe i. S. v. § 2 Nr. 4 i. V. m. Anhang I der 12. BImSchV bzw. Art. 3 Nr.10 i. V. m. Anhang I Teil 1/Anhang I Teil 2 der Richtlinie 2012/18/EU („Seveso III-Richtlinie“) vorhanden sind bzw. anfallen, gibt es im Umfeld der Ortsumgehungstrasse nicht. Auf Grund dessen besteht vorliegend nicht die Gefahr, dass durch einen schweren Unfall i. S. d. Art. 3 Nr. 13 der genannten Richtlinie im vom Vorhaben betroffenen Raum Auswirkungen auf schutzwürdige Gebiete oder Einrichtungen infolge des Vorhabens eintreten werden. Insbesondere ist ausgeschlossen, dass die Ortsumgehung als wichtiger Verkehrsweg i. S. v. § 50 Satz 1 BImSchG Beeinträchtigungen durch einen derartigen Unfall in Zukunft ausgesetzt sein kann. Dies ergibt sich insbesondere aus der Auskunft des Sachgebiets 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung; dieses hat ausdrücklich bestätigt, dass die nächstgelegenen Betriebe, die insoweit relevant sind (hierbei handelt es sich um zwei Biogasanlagen), mindestens 3 km von der Ortsumgehung entfernt liegen und deshalb negative Wechselwirkungen nicht zu befürchten sind.

In der Gesamtbetrachtung stellt sich die gewählte Linienführung unter dem Blickwinkel des § 50 BImSchG als ausgewogen dar. Durch eine Änderung der Maßnahme, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit und der einschlägigen immissionsschutzrechtlichen Vorschriften im Ergebnis nicht noch weiter verbessert werden.

#### 3.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist (ausschließlich) auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen. Die maßgebliche Zumutbarkeitsschwelle wird durch die in der 16. BImSchV bestimmten Grenzwerte normiert, die nach der Schutzwürdigkeit und der Schutzbedürftigkeit der durch Verkehrslärm betroffenen Anlagen und Gebiete variieren. Die Konkretisierung des Begriffs der schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV im Regelfall abschließend erfolgt (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 13.03.1996, VBIBW 1996, 423).

In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung und den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS 90“ zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden vorliegend auch nach dieser Berechnungsmethode für das Prognosejahr 2030 ermittelt.

Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus dem Mittelungspegel für einen bestimmten Zeitraum, von dem für besondere, in der Regel durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen Zu- und Abschläge gemacht werden. Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, sind nicht gegeben.

Der nach der 16. BImSchV ermittelte Beurteilungspegel bezieht sich ausschließlich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen, die auf den Immissionsort einwirken, zu bilden (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, NVwZ 96, 1003). Lärm, der nicht gerade auf der zu bauenden oder zu ändernden Straße entsteht, wird von den Regelungen der 16. BImSchV nicht erfasst (vgl. BVerwG, Beschluss vom 11.11.1996, UPR 1997, 107).

Allerdings dürfen ein bereits vorhandener Verkehrslärm (Vorbelastung) und die durch den Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigung nicht zu einer Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt oder einen Eingriff in die Substanz des Eigentums beinhaltet (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, NVwZ 96, 1003). Für eine derart hohe Verkehrslärmgesamtbelastung sind hier aber mangels des Vorhandenseins eines weiteren annähernd stark belasteten Verkehrswegs im Einwirkungsbereich der Ortsumgehung, dessen Immissionen sich mit denen der Ortsumgehung überlagern könnten, keinerlei Anhaltspunkte ersichtlich.

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel einen der nachfolgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

- a) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A)

- b) in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A)
- c) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A)
- d) in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

Die Grenzwerte legen verbindlich fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zum Schutze der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf.

Soweit im Anhörungsverfahren geltend gemacht wurde, auch bei Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sei der Gesundheitsschutz nicht gewährleistet, da bereits wissenschaftlich ausreichend belegt sei, dass bereits geringere Lärmimmissionen zu einer gesundheitlichen Schädigung bzw. entsprechenden Risiken führen könnten, dringt dies nicht durch. Die Grenzwerte der 16. BImSchV sind – wie gesagt – verbindlich. Dass diese sich, auch bei Berücksichtigung aktueller Erkenntnisse aus der Lärmwirkungsforschung, (nunmehr) außerhalb des dem Verordnungsgeber nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bei der Festlegung des Verfahrens zur Ermittlung der Immissionsbelastung sowie der zugehörigen Immissionsgrenzwerte zustehenden Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraums (siehe dazu BVerwG, Urteil vom 03.03.1999, NVwZ-RR 1999, 720, 724; Urteil vom 20.12.2000, NVwZ-RR 2001, 360, 361; Urteil vom 14.11.2001, NVwZ 2002, 733, 734) bewegen, kann die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen. Der Wertungsspielraum würde erst dann überschritten, wenn die rechnerisch ermittelte Lärmbelastung die Wirklichkeit nicht oder nur noch völlig unzulänglich abbildet (BVerwG, Urteile vom 03.03.1999 und vom 20.12.2000, jeweils a. a. O.); hierfür sind auch unter Berücksichtigung der im Anhörungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse keine hinreichenden Anhaltspunkte ersichtlich. Insbesondere überschreitet es nicht den Wertungs- und Gestaltungsspielraum des Verordnungsgebers, dass die 16. BImSchV (sowie die RLS-90) ausschließlich auf Mittelungspegel abstellt und nicht zusätzlich Maximalschallpegel berücksichtigt. Mittelungspegel bzw. Dauerschallpegel sind als geeignete Kenngrößen zur Beurteilung zahlreicher Lärmwirkungen der Immissionen intermittierender Schallquellen, wie sie Verkehrswege darstellen, anerkannt und auch international gebräuchlich. Den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung folgend akzeptiert die Rechtsprechung seit langem, dass der Verordnungsgeber in der 16. BImSchV – wie in anderen Regelwerken auch – ausschließlich auf Mittelungspegel abstellt und Maximalpegel nicht gesondert zur Bewertung der Belastung heranzieht (siehe zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 29.06.2017, ZUR 2018, 107 Rn. 64 f.). Auch sonst sind keine offensichtlichen Mängel, die Zweifel an der grundsätzlichen Eignung des Berechnungsverfahrens begründen könnten, die voraussichtliche Lärmbelastung wirklichkeitsnah abzubilden, gegeben (siehe dazu BVerwG, Urteil vom 09.06.2010, NVwZ 2011, 177 Rn. 104 ff). Dass in Fachkreisen teilweise gegenüber dem Regelungsansatz der 16. BImSchV niedrigere Wirkschwellen auf den Menschen diskutiert werden, veranlasst ebenso nicht zu einer anderen Sichtweise. Auch der Umstand, dass es seitens der WHO und des Umweltbundesamtes Empfehlungen für niedrigere Pegelwerte gibt, genügt nicht, um eine Überschreitung des Wertungsspielraums feststellen zu können; alleine aus einer solchen Empfehlung lässt sich nicht ableiten, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV nicht mehr haltbar wären.

Die im Anhörungsverfahren in diesem Zusammenhang erwähnte DIN 18005 und deren Orientierungswerte sind für das gegenständliche Vorhaben nicht maßgeb-

lich; sie messen sich bereits selbst keine Geltung für Genehmigungsverfahren für einzelne Objekte zu (vgl. Nr. 1 der DIN 18005 Teil 1).

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen (§ 2 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV). Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete, sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV, bauliche Anlagen im Außenbereich nach den Buchstaben a), c) und d) der vorstehenden Tabelle entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen (§ 2 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV). Die letztgenannte Regelung lehnt sich damit an § 34 BauGB an. Entspricht die Eigenart der näheren Umgebung einem der Baugebiete, die in § 2 Abs. 1 Nrn. 1 bis 4 der 16. BImSchV in offenkundiger Parallele zu der Baugebietseinteilung der BauNVO aufgezählt sind, so sind für das Schutzniveau grundsätzlich die Immissionsgrenzwerte maßgeblich, die – nach dem Grad der Schutzbedürftigkeit gestaffelt – bestimmten Gebietsarten zugeordnet sind. Durch diese Regelung wird sichergestellt, dass es für den Lärmschutz keinen Unterschied macht, ob sich das betroffene Grundstück in einem Gebiet befindet, das seine besondere Eigenart bauleitplanerischer Festsetzung oder den tatsächlichen baulichen Verhältnissen verdankt (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, NVwZ 1996, 1008). Hinsichtlich der vorliegend für die betroffenen Siedlungsflächen im Einzelnen zu Grunde gelegten Gebietsarten wird auf die Darstellungen in Unterlage 11.2T Bezug genommen; hiergegen wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens keine substantiierten Einwendungen erhoben. Soweit behauptet wurde, die Anwesen der „Wilhelmshöhe“ gehörten als Straße zu Dinkelsbühl und sie seien somit nicht als Dorf- oder Mischgebiete einzustufen, sondern als Wohngebiete anzusehen, trifft dies nicht zu. Für den Bereich der „Wilhelmshöhe“ existiert kein Bebauungsplan, im gemeindlichen Flächennutzungsplan ist der betreffende Bereich als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt. Die beiden Anwesen der „Wilhelmshöhe“ liegen offenkundig deutlich außerhalb des Bebauungszusammenhangs von Dinkelsbühl. Auf Grund der geringen Größe der von den beiden Anwesen gebildeten Siedlung handelt es sich auch nicht um einen eigenständigen Ortsteil i. S. v. § 34 Abs. 1 BauGB. Für das Vorliegen eines solchen ist es notwendig, dass der betreffende Bebauungskomplex nach der Zahl der vorhandenen Bauten ein gewisses Gewicht besitzt und Ausdruck einer organischen Siedlungsstruktur ist (BVerwG, Urteil vom 30.06.2015, NVwZ 2015, 1767 Rn. 11). In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass eine Ansammlung von nur vier Wohngebäuden regelmäßig nicht das für einen im Zusammenhang bebauten Ortsteil erforderliche Gewicht besitzt (BVerwG, Beschluss vom 19.04.1994, NVwZ-RR 1994, 555). Angesichts der demgegenüber vorliegend nochmals geringeren Anzahl an Wohnanwesen ist nichts dafür ersichtlich, dass insoweit eine abweichende Beurteilung geboten wäre. Es handelt sich deshalb vielmehr um eine Bebauung im bauplanungsrechtliche Außenbereich (§ 35 BauGB), so dass dieser – wie bereits dargelegt – nicht die Schutzwürdigkeit von Wohngebieten zuerkannt werden kann.

Für lediglich im Flächennutzungsplan ausgewiesene, noch unbebaute Gebiete, für die keine rechtswirksamen Bebauungspläne vorliegen und die auch nicht wie ein unbepannter Innenbereich i. S. v. § 34 BauGB schutzbedürftig sind, besteht kein Rechtsanspruch auf Lärmschutz nach der 16. BImSchV. Abzustellen ist im Rahmen des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV nämlich auf die konkrete bauplanungsrechtliche Situation. Das Maß an Lärmschutz, das der Vorhabenträger zu gewährleisten hat, bestimmt sich grundsätzlich danach, welche bauliche Gebietsqualifizierung dem lärmbeeinträchtigten Bereich im Zeitpunkt der Planfeststellung bzw. Planauslegung zukommt. Bauliche Verhältnisse, die sich erst in der Entwicklung befinden, muss der Planungsträger nur dann berücksichtigen, wenn sie einen Grad der Verfestigung erreicht haben, der die weitgehend sichere Erwartung ihrer Verwirklichung rechtfertigt (BVerwG, Urteil vom 21.09.1996, NVwZ 1996, 1008).

Für Gebiete, die nicht bebaut und aus bauplanungsrechtlicher Sicht auch (noch) nicht bebaubar sind, besteht demnach grundsätzlich kein Anspruch auf weitere Lärmschutzmaßnahmen gegenüber dem Straßenbaulastträger, selbst wenn im Fall einer späteren Bebauung mit einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zu rechnen wäre. In diesem Fall wäre es Aufgabe des Trägers der kommunalen Planungshoheit, einen ggf. erforderlichen (baulichen) Schallschutz im Rahmen der Bauleitplanung vorzusehen; durch den Straßenbaulastträger müssen nach den Vorschriften des Immissionsschutzrechts derartige Gebiete oder Flächen im Hinblick auf die etwaige zukünftige Bebauung nicht vor Verkehrsgeräuschen geschützt werden (siehe BVerwG, Urteil vom 06.09.2018, NVwZ 2019, 313 Rn. 26). Im Übrigen ergibt sich aus den bzgl. der Immissionsorte 69 - 71 in der Unterlage 11.1T angestellten Berechnungen, dass bereits am der Ortsumgehungsstrasse zugewandten Rand des von Stadt Dinkelsbühl zur Ausweisung vorgesehenen Gewerbegebiets „Hammerfeld“ der für Gewerbegebiete maßgebliche Taggrenzwert (die gewerbliche Nutzung wird voraussichtlich nur tagsüber ausgeübt, § 2 Abs. 3 der 16. BImSchV) deutlich unterschritten wird.

Zur Klarstellung ist darauf hinzuweisen, dass Natur- und Erholungsräume sowie sonstige ähnliche Flächen außerhalb von Baugebieten, die nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, nicht unter den Begriff der Nachbarschaft i. S. d. Immissionsschutzrechtes fallen. Auch Tiere, gleich ob in freier Wildbahn lebend oder häuslich gehalten, unterfallen nicht dem auf den Schutz des Menschen zielenden Begriff der Nachbarschaft und der darauf abzielenden Grenzwerte für die menschliche Wohnbebauung. Für Tiere gibt es keine entsprechenden normativ festgelegten oder in Fachkreisen allgemein anerkannten Grenzwert und Zumutbarkeitswerte (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.04.2000 – 11 A 24.98 – juris).

#### 3.3.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Die insoweit maßgeblichen stündlichen Verkehrsstärken und die Lkw-Anteile wurden vom Vorhabensträger auf Basis der prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) berechnet. Grundlage dieser Berechnung sind die in Verkehrsuntersuchung B 25 OU Dinkelsbühl – Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2030 – Schlussbericht August 2014“ von SSP Consult ermittelten Verkehrsbelastungen, deren Ergebnisse – im Hinblick auf den nunmehr vorgesehenen Bau eines Kreisverkehrs im Kreuzungsbereich der Ortsumgehungsstrasse mit der St 2218 und der Wassertrüdingersstraße südöstlich von Dinkelsbühl anstatt zweier versetzter Einmündungen – hinsichtlich der für die schalltechnische Berechnung relevanten Parameter teilweise nochmals aktualisiert wurden. Die für die Berechnung verwendeten Eingangsdaten sind in der Anlage 1 der Unterlage 11.1T (in der Tabelle „Planfall 2, Knoten 4“) im Einzelnen dokumentiert. Hieraus ergibt sich auch, welche Straßenabschnitte im Rahmen der durchgeführten Berechnungen einbezogen wurden. Es ist insbesondere ersichtlich, dass auch alle von der gegenständlichen Planung umfassten Straßenstrecken im Umfeld der Ortsumgehungsstrasse bei den schalltechnischen Berechnungen berücksichtigt wurden; sie sind hier als Emissionenbänder enthalten (siehe auch S. 5 ff der Unterlage 11.1T).

Im Rahmen der Aktualisierung wurden auch die den ursprünglichen schalltechnischen Berechnungen für den Planfall 2 zu Grunde liegenden Daten bzgl. der Lkw-Anteile berichtigt. Jene Angaben waren, wie im Anhörungsverfahren zu Recht gerügt wurde, auf Grund eines falschen Umrechnungsfaktors bei der Ermittlung des Anteils der Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t anfänglich zu niedrig angesetzt. Die in den Berechnungen nunmehr bzgl. der Ortsumgehungsstrasse angesetzten Lkw-Anteile begegnen keinen Bedenken. Die hier interessierenden Lkw-Anteile lassen sich nicht unmittelbar dem Schlussbericht

2014 entnehmen, da dieser nur die Anteile für Lkw ab 3,5 t am Gesamtverkehr ausweist. Der Ersteller der Verkehrsuntersuchung hat deshalb in einem weiteren Bearbeitungsschritt mit Hilfe des von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) entwickelten und in Kapitel 5.2.2 des BASt-Berichts V 123 dokumentierten Berechnungsansatzes den Anteil der Lkw mit mehr als 2,8 t zulässigem Gesamtgewicht aus den im Rahmen der Verkehrsuntersuchung ermittelten Schwerverkehrsanteilen errechnet. Zur Berechnung wurden die Ergebnisse der amtlichen Straßenverkehrszählung 2010 für die innerhalb von Dinkelsbühl an der B 25 gelegene Zählstelle herangezogen; im Ergebnis ist danach ein Umrechnungsfaktor von Lkw schwerer als 2,8 t zu Lkw schwerer als 3,5 t von 1,037 anzusetzen. Auf dieser Basis wurde für jeden Abschnitt der Ortsumgebung bzgl. des Planfalls 2 ein auf den ganzen Tag bezogener Lkw-Anteil mit einem zulässigen Gesamtgewicht größer 2,8 t ermittelt. In einem weiteren Schritt hat der Ersteller der Verkehrsuntersuchung dann den so ermittelten Anteil der Lkw auf den Tag- und den Nachtzeitraum aufgeteilt. Hierbei hat er wiederum auf die Ergebnisse der genannten Zählstelle zurückgegriffen; an dieser Zählstelle wurde ein Lkw-Taganteil von im Mittel 10,2 % und ein Lkw-Nachtanteil von im Mittel 17 % festgestellt. Das Verhältnis der für den Tag- und Nachtzeitraum jeweils maßgeblichen stündlichen Verkehrsstärke zur durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge, das nachfolgend eine Berechnung der jeweils anzusetzenden stündlichen Verkehrsstärken ermöglicht, wurde ebenso anhand der an der Zählstelle in Dinkelsbühl ermittelten Verkehrsdaten errechnet. Die Ergebnisse der Ermittlungen der für die schalltechnischen Berechnungen erforderlichen Parameter sind in der Anlage 1 zur Unterlage 11.1T dokumentiert.

Das zuvor beschriebene methodische Vorgehen des Erstellers der Verkehrsuntersuchung zur Ermittlung des für die schalltechnischen Berechnungen relevanten Lkw-Anteils am Gesamtverkehr hält die Planfeststellungsbehörde für sachgemessen. Konkretere projektbezogene Daten, die eine noch präzisere Ermittlung der insoweit maßgeblichen Lkw-Anteile ermöglichen würden, lassen sich aus den zur Verfügung stehenden Zählergebnissen nicht ableiten. Dass ein anderes methodisches Vorgehen dem gewählten Vorgehen vorzuziehen sein könnte, ist vorliegend auch unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens nicht zu erkennen. Auch wenn dem weiter oben angesprochenen Berechnungsansatz der BASt bereits ältere Zahlen für den Anteil von Lieferfahrzeugen zu Grunde liegen, wäre es nicht sachgerecht, die statistischen Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes zur Fahrzeugklasse mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 2,8 t bis 3,5 t hier heranzuziehen. Die auf die formale Fahrzeugzulassung bezogenen Bestandsdaten des Kraftfahrt-Bundesamtes können die regionalen verkehrlichen Verhältnisse zwangsläufig nicht abbilden, so dass hieraus kein zuverlässiger regionalisierter Umrechnungsfaktor abgeleitet werden kann (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 10.10.2012, NVwZ 2013, 649 Rn. 33). Unabhängig davon würde die Heranziehung der Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes hier dazu führen, dass von einem Anteil von Lieferfahrzeuge von in etwa 50 % am gesamten Lkw-Anteil auszugehen wäre. Ein derart hoher Anteil von Lieferfahrzeugen erscheint der Planfeststellungsbehörde aber deutlich zu hoch; die B 25 ist nach dem gegebenen Kenntnisstand, insbesondere auch nach den Ergebnissen der amtlichen Straßenverkehrszählungen, im betreffenden Raum für den Schwerverkehr über 3,5 t von erheblich größerer Bedeutung als für Lieferfahrzeuge, bzgl. jener ist sie nach der bestehenden Datenlage im Verhältnis nur von untergeordneter Relevanz. Die bzgl. des Lkw-Anteils in den schalltechnischen Berechnungen gestellten Überprüfungsanträge haben sich mit Blick auf die vorstehenden Ausführungen auch erledigt.

Wegen des Vorliegens verkehrlicher Daten aus dem Raum Dinkelsbühl war auf der anderen Seite die Heranziehung der in Tabelle A der Anlage 1 zur 16. BImSchV aufgeführten pauschalen Lkw-Tag- und Nachtanteile am Gesamtverkehr

nicht geboten. Die Anlage 1 der 16. BImSchV selbst hält die Verwendung der aus dieser Tabelle ableitbaren Lkw-Anteile nur dann für angezeigt, sofern keine geeigneten projektbezogenen Untersuchungsergebnisse vorliegen, die herangezogen werden können (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, NVwZ 2001, 1154, 1157). Hier gibt es aber eben entsprechend heranziehbare Daten aus den amtlichen Straßenverkehrszählungen, die zudem belegen, dass die Heranziehung der Tabellenwerte für die B 25 Raum Dinkelsbühl nicht sachgerecht wäre, da die tatsächlichen verkehrlichen Verhältnisse merklich anders gelagert sind.

Soweit in diesem Zusammenhang im Anhörungsverfahren kritisiert wird, dass die Aussagekraft der schalltechnischen Berechnungen für eine sinnvolle Abwägung der Varianten nicht ausreichend sei, da es keine Berechnungen für den Analysefall 2014, für den Bereich der bestehenden B 25 im Bezugsfall 2030, für verschiedene Ausgestaltungen einer bahnparallelen Straßentrasse sowie Berechnungen hinsichtlich der Wirkungen bestimmter Lärmschutzmaßnahmen an einer bahnparallelen Trasse gebe, wird verkannt, dass die damit der Sache nach angegriffene Unterlage 11 ausschließlich dazu dient, die schalltechnischen Auswirkungen der der festgestellten Planung zu Grunde gelegten Ortsumgehungsstrasse im Detail aufzuzeigen.

Eine ins Einzelne gehende schalltechnische Betrachtung anderer Varianten, die nicht zur Ausführung kommen, ist über das unter C. 3.3.2.1 geschehene Maß hinaus nicht erforderlich. Die insoweit angestellten Betrachtungen genügen für eine sachgerechte Auswahl unter den in Frage kommenden Trassenführungen. Auch im Übrigen besteht keinerlei Veranlassung, für verworfene Varianten ins Detail gehende schalltechnische Berechnungen anzustellen; diese könnten keinen sachdienlichen Erkenntnisgewinn erbringen.

Einer Darstellung von Isophonen bedarf es im Rahmen dieser Unterlage ebenso nicht, um den Betroffenen hinreichend deutlich ihre zukünftige Betroffenheit durch von der Ortsumgehung ausgehende Lärmimmissionen vor Augen zu führen. Letzteres ist jedenfalls durch die in der Unterlage 11.1T dokumentierten Berechnungsergebnisse in Zusammenschau mit der Unterlage 11.2T ausreichend gewährleistet. Im Übrigen ist eine Darstellung von Isophonen in Planfeststellungsunterlagen auch keineswegs ein üblicher Standard, eine Angabe der Anzahl möglicherweise Betroffener innerhalb einzelner Isophonenbänder erst recht nicht; für eine sachgerechte Abwägung sind eine entsprechende Darstellung bzw. entsprechende Angaben auch nicht erforderlich. Hinzu kommt, dass Isophonenbänder nur eine grobe Orientierung bzgl. der Lärmbetroffenheiten einzelner Immissionsorte liefern können und beispielsweise bauliche Besonderheiten, die z. B. zu Reflexionen führen, außer Betracht bleiben, so dass die dokumentierten Berechnungsergebnisse ein wesentlich genaueres Bild der Lärmbetroffenheiten liefern als es Isophonenbänder könnten.

Soweit darüber hinaus im Rahmen der eingebrachten Tektur Angaben in der Anlage 1 der Unterlage 11.1T zum Bezugsfall bzw. dem Planfall 1 geändert wurden, wurden damit – neben den Angaben bzgl. der Lkw-Anteile – lediglich fehlerhaft aus dem Schlussbericht 2014 übertragene Daten korrigiert.

Dass die Verkehrsuntersuchung unter Berücksichtigung aller verfügbarer Daten in einer der Materie angemessenen und methodisch einwandfreien Weise erarbeitet worden ist, wurde bereits unter C. 3.3.2.1.2.7 im Einzelnen dargelegt. Hierauf wird an dieser Stelle Bezug genommen. Das Prognoseverfahren ist sonach nicht zu beanstanden, ebenso sind die Ergebnisse nachvollziehbar und schlüssig, auch hinsichtlich der zu erwartenden Schwerverkehrsanteile.

Bei der Lärmberechnung wurde berücksichtigt, dass für die Fahrbahndecke auf voller Länge der Baustrecke der Ortsumgebung einschließlich der Rampe zwischen Ortsumgebung und der St 2220 sowie der meisten Anschlussstrecken derjenigen Straßen, die im Rahmen des Vorhabens von baulichen Änderungen bzw. Anpassungen betroffen sind, ein Belag vorgesehen ist, für den bei der Berechnung ein Korrekturwert  $D_{\text{StrO}}$  von -2 dB(A) für dauerhaft lärmindernde Straßenoberflächen nach der Fußnote zur Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV und der Tabelle 4 der RLS-90 angesetzt werden darf (siehe dazu Nr. 2 der Unterlage 11.1T). Entgegen den im Anhörungsverfahren geäußerten Befürchtungen ist gesichert, dass die lärmindernden Eigenschaften der insoweit in Frage kommenden Fahrbahnbeläge (u. a. bestimmte Splittmastixasphalte und Asphaltbetone) auf Dauer erhalten bleiben. Dies ist durch von der Bundesanstalt für Straßenwesen durchgeführte umfangreiche Untersuchungen belegt (siehe bereits ARS Nr. 14/1991, Gz. StB 11/26/14.86.22-01/27 Va 91; vgl. auch BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, NVwZ 2001, 1154, 1159.). Im Übrigen handelt es sich bei Fahrbahnbelägen mit einem entsprechenden Korrekturwert schon seit geraumer Zeit um Standardbeläge, die in der Praxis unabhängig von der Notwendigkeit einer Lärminderung standardmäßig zum Einsatz kommen. Auf Grund dessen ist auch nicht zu besorgen, dass bei evtl. Ausbesserungsarbeiten in Zukunft kein Belag mit entsprechenden schallmindernden Eigenschaften verwendet wird. Die Verwendung eines offenporigen Asphalts („Flüsterasphalt“) sieht die festgestellte Planung hingegen nicht vor und wurde dementsprechend auch in den Berechnungen nicht in Ansatz gebracht; die insoweit erhobenen Einwendungen gehen deshalb ins Leere.

Die entlang der Ortsumgebung vorgesehenen Geländeauffüllungen und Massendeponien, etwa im Bereich des Baugebiets „Schelbuck“ nördlich von Dinkelsbühl, wurden in ihrer konkreten Ausgestaltung ebenso im Rahmen der Berechnung berücksichtigt (siehe S. 13 der Unterlage 11.1T; die Höhenentwicklung der vorgesehenen Auffüllungen und Deponien kann den einzelnen Blättern der Unterlage 7.1 hinreichend entnommen werden, ihr dauerhafter Bestand ist durch die festgestellte Planung sichergestellt), genauso der Höhenverlauf der Ortsumgehungsstrasse. Gleiches gilt für sonstige topographische und bauliche Gegebenheiten im Umfeld der Trasse; auch die vorgesehene Errichtung einer Geh- und Radwegunterführung nördlich des Baugebiets „Schelbuck“ (Bauwerk BW 0-1) hat in die Berechnung Eingang gefunden. Die im Rahmen der eingebrachten Tektur vorgenommene Verringerung des Umgriffs der landschaftspflegerischen Maßnahme G2 an ihrem östlichen Rand hat keinen Einfluss auf die Lärmbetroffenheit der nächstgelegenen Anwesen. Die damit im betreffenden Bereich auf der dort geplanten Geländeauffüllung entfallende Geländemodellierung wurde im Rahmen der schalltechnischen Berechnungen ohnehin nicht als lärmindernd in Ansatz gebracht, so dass die Tektur insoweit keinen Einfluss auf das Ergebnis der schalltechnischen Berechnungen hat. Die unabhängig von der Maßnahme G2 vorgesehenen Mengendeponien und Geländeauffüllungen sind von der Tektur nicht betroffen; sie sind Bestandteil der festgestellten Planung (siehe u. a. Unterlage 7.1 Blatt 1T).

Diffuse Schallreflexionen, etwa an Straßenböschungen und dgl., sind in den schalltechnischen Berechnungen vernachlässigbar (siehe Nr. 4.6 der RLS-90; vgl. auch die dortige Tabelle 7).

Die schalltechnischen Berechnungen wurden vom Sachgebiet 50 der Regierung von Mittelfranken (Technischer Umweltschutz) hinsichtlich ihrer Plausibilität geprüft. Bedenken in Bezug auf die verwendeten Eingangsdaten sowie die Korrektheit und Nachvollziehbarkeit der Berechnungsergebnisse hat es dabei nicht erhoben. Auch im Anhörungsverfahren wurden insoweit keine Einwendungen erhoben, die Anlass geben würden, weitere Ermittlungen anzustellen. Die Notwendigkeit, einen gutachterlich aufgehellten Sachverhalt weiter zu erforschen, muss sich der Planfeststellungsbehörde nämlich u. a. nur dann aufdrängen, wenn das

vorhandene Gutachten unvollständig, widersprüchlich oder aus sonstigen Gründen nicht überzeugend ist, wenn es auf unzutreffenden Annahmen beruht oder durch substantiierte Einwände eines Beteiligten oder durch die übrige Ermittlungstätigkeit der Planfeststellungsbehörde ernsthaft die Frage gestellt erscheint (BVerwG, Beschluss vom 23.02.1994, NVwZ 1994, 688, 689 m. w. N.). Dies ist hier aber eben nicht der Fall; es wurden insoweit lediglich relativ pauschale Einwände erhoben, die nicht geeignet sind, die schalltechnischen Berechnungen bzw. deren Ergebnisse ansatzweise zu erschüttern. Insbesondere gilt dies auch bzgl. der von einigen Einwendern mittels im Internet vorgefundenen Programmen durchgeführten „Berechnungen“. Diese ermöglichen nur eine grobe und zwangsläufig nicht alle relevanten Details berücksichtigende Pegelabschätzung, insbesondere finden die topographischen und baulichen Gegebenheiten im Straßenumfeld – mangels der Möglichkeit einer exakten Eingabe der Umgebungsverhältnisse in das entsprechende Programm – regelmäßig keinen Eingang in die Berechnung; auf letzteres weisen die entsprechenden Programme im Regelfall auch selbst explizit hin.

Lärm-messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBI 1985, 1159). So werden bei der Berechnung die für die jeweiligen Fahrzeuggattungen auf der Strecke rechtlich zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für den gesamten Streckenzug in Ansatz gebracht (hier 100 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw) und nicht z. B. dort zu erwartende (niedrigere) durchschnittliche Reisegeschwindigkeiten oder dgl. (siehe Nr. 4.0 der RLS-90); hierdurch sind gleichzeitig auch Beschleunigungs- und Bremsgeräusche in Knotenpunktbereichen hinreichend mit abgedeckt. Daneben fließen bei der Berechnung etwa auch meteorologische Aspekte zugunsten der Betroffenen mit ein. Die Beurteilungspegel gelten für leichten Wind (3 m/s) von der Straße zum Immissionsort hin und/oder für Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Bei anderen Witterungsverhältnissen können tatsächlich niedrigere Schallpegel auftreten (vgl. nochmals Nr. 4.0 der RLS-90); die rechnerisch ermittelten Werte liegen damit im Interesse der Immissionsbetroffenen auf der sicheren Seite. Darüber hinaus sind Messungen für das Prognosejahr 2030 gegenwärtig überhaupt nicht möglich; d. h. Messergebnisse zum Zeitpunkt des Ist-Zustandes müssten anhand der bei den Messungen gezählten Pkw und Lkw auf die Prognoseverkehrs-menge umgerechnet werden, um sie mit den Prognoseberechnungen vergleichen zu können. Verkehrslärm-messungen sind überdies auch deshalb zur Ermittlung von Beurteilungspegeln nicht geeignet, da sie nur für den Messzeitraum unter Einfluss der momentanen Witterungsbedingungen und der gegebenen Verkehrsbelastungen gültige Pegelwerte liefern. Diese Ergebnisse lassen sich jedoch wegen der Schwankungen der Witterungs- und Verkehrseinflüsse nicht verallgemeinern und sind zudem wegen der Störgeräusche oft mit Fehlern behaftet. Einzelmessungen führen damit wegen der sich häufig ändernden Verkehrs- und Witterungsverhältnisse zu unterschiedlichen – nicht wiederholbaren – Ergebnissen und können demzufolge für die Beurteilung nicht herangezogen werden. Dies gilt auch für die Beurteilung und Überprüfung der Lärmsituation nach Fertigstellung der Baumaßnahme während der Betriebsphase.

#### 3.3.4.1.4 Ergebnis der durchgeführten Berechnungen

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht – wie unter C. 3.3.4.1.2 bereits angeklungen – nur bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung einer Straße. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG und des § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV ist der Neubau. Von einem Neubau ist auch dann auszugehen, wenn eine bestehende

Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird; maßgeblich ist das räumliche Erscheinungsbild im Gelände (Nr. 10.1 Abs. 1 der VLärmSchR 97; für Schienenwege vgl. auch BVerwG, Urteil vom 10.11.2004, NVwZ 2005, 591, 592). Es ist darauf abzustellen, ob sich die Baumaßnahme auf einen Bereich erstreckt, der schon bisher als Straße vorhanden war (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.11.2005, NVwZ 2006, 331 Rn. 21). Die Beurteilung kann für einzelne Abschnitte eines Verkehrswegs auch unterschiedlich ausfallen (vgl. BVerwG a. a. O.; Bracher in Landmann/Rohmer, BImSchG, Stand Juli 2017, § 41 Rn. 27).

Eine wesentliche Änderung im immissionsschutzrechtlichen Sinn liegt nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV dann vor, wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Eine wesentliche Änderung ist darüber hinaus auch dann gegeben, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff weiter erhöht wird.

Nach den vorstehend dargestellten Maßstäben ist der Abschnitt der Ortsumgehung vom Beginn der Baustrecke der Ortsumgehung bis ca. Bau-km 2+800 als Bau einer Straße einzustufen, so dass für die im Einwirkungsbereich dieses Streckenabschnitts liegenden Immissionsorte im Grundsatz die Grenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten sind (vgl. § 41 Abs. 1 BImSchG).

Insoweit ergibt sich aus den Ergebnistabellen in der Unterlage 11.1T, dass – bei Berücksichtigung des abschirmenden Effekts der vorgesehenen Mengendeponien entlang der Baustrecke, die verbindlicher Bestandteil des Vorhabens sind (vgl. die einzelnen Blätter der Unterlage 7.1) – an allen Immissionsorten im Einwirkungsbereich dieses Abschnitts der Ortsumgehung die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte von § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV eingehalten werden. Im Bereich der durch Bebauungsplan als Wohngebiete ausgewiesenen Flächen wird der insoweit maßgebliche Grenzwert nachts um mindestens 3 dB(A) und tags sogar um wenigstens 7 dB(A) unterschritten. Im Bereich der Anwesen, deren Lage bauplanungsrechtlich dem Außenbereich (§ 35 BauGB) zuzuordnen sind (Immissionsorte 1, 22, 23, 24, 27, 52 - 55) werden die insoweit maßgeblichen Grenzwerte für Dorf- und Mischgebiete unterschritten; teilweise werden sogar die für Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwerte eingehalten. An dem der Ortsumgehung zugewandten Rand des Campingplatzes nördlich des Regenrückhaltebeckens „Kobeltmühle“ (Immissionsorte 25 und 26) werden ebenso sogar die Wohngebietsgrenzwerte unterschritten. An den Immissionsorten 39 - 42, die hinsichtlich ihrer Schutzwürdigkeit jedenfalls nicht besser als Dorf- bzw. Mischgebiete zu behandeln sind, werden die entsprechenden Grenzwerte weit unterschritten. Gleiches gilt hinsichtlich der mittlerweile auf dem Grundstück Fl.-Nr. 1186/1, Gemarkung Dinkelsbühl, entstandenen Bebauung; auf Grund der unmittelbaren Nähe zum Immissionsort 42 und der praktisch identischen Lage und Entfernung zur Ortsumgehungstrasse kann ausgeschlossen werden, dass dort mehr als vernachlässigbar höhere Beurteilungspegel auftreten werden. Hinsichtlich der Immissionsorte 43, 44 und 49 - 51 gilt ebenso, dass sie allenfalls nur die Einhaltung der für Dorf- bzw. Mischgebiete maßgeblichen Grenzwerte verlangen können, wobei zusätzlich auf Grund der besonderen Art der insoweit betroffenen Anlagen (Sportanlagen, Reitanlagen und Kleingartenanlagen), die ihrer Bestimmung gemäß jeweils nur tagsüber genutzt werden bzw. werden dürfen (letzteres gilt für die Kleingartenanlage; siehe § 3 Abs. 2 Satz 2 BKleingG), nach § 2 Abs. 3 der 16. BImSchV nur der Immissionsgrenzwert für den Tagzeitraum maßgeblich ist (Nr. 10.2 Abs. 2, Nr. 10.3 der VLärmSchR 97; vgl. auch Bracher in Landmann/Rohmer, 16. BImSchV, Stand Juli 2017, § 2 Rn

12). Dieser wird an den vorgenannten Immissionsorten nicht annähernd erreicht. An den Immissionsorten, die innerhalb von festgesetzten Gewerbegebieten liegen, werden die hierfür heranzuziehenden Immissionsgrenzwerte ebenso erheblich unterschritten. Bzgl. des derzeit noch unbebauten Gewerbegebiets „Wassertrüdingen Straße Nord“ ergibt sich aus den schalltechnischen Berechnungen, dass bereits an dem der Ortsumgehung zugewandten und in unmittelbarer Nähe der Trasse liegenden Gebietsrand der für den Tagzeitraum maßgebliche Grenzwert von § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV eingehalten wird (siehe die Berechnungsergebnisse zu den Immissionsorten 67 und 68). Im Hinblick darauf, dass Gewerbeflächen, wie sie hier vorgesehen sind, regelmäßig nur tagsüber genutzt werden, genügt insoweit die Betrachtung des tagsüber geltenden Immissionsgrenzwerts (§ 2 Abs. 3 der 16. BImSchV). Dass hier in Zukunft auch nachts eine schutzwürdige Nutzung stattfinden wird, wurde im Anhörungsverfahren von keiner Seite geltend gemacht, auch nicht von der Stadt Dinkelsbühl.

Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen bestehen sonach entlang des vorstehend behandelten Abschnitts der Ortsumgehung auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV nicht. Der Bau des Kreisverkehrs am Beginn der Baustrecke der Ortsumgehung in der Nähe des schon erwähnten Immissionsortes 1 (Ölmühle 1) ist bei dieser Beurteilung berücksichtigt. Auch wenn die Verkehrsteilnehmer auf der B 25 hier zukünftig beim Annähern an den Kreisverkehr ihre Geschwindigkeit verringern müssen, bevor sie in den Kreisverkehr einfahren, um dann nach Verlassen der Kreisverkehrsanlage wieder zu beschleunigen, entsteht hierdurch keine „schwere und unerträgliche Beeinträchtigung“, wie sie im Anhörungsverfahren geltend gemacht wurde. Die von Kreisverkehren ausgehenden Störeffekte bleiben hinter diejenigen von lichtzeichengeregelten Kreuzungen zurück, weshalb die RLS-90 auch nur für letztgenannte einen Zuschlag für erhöhte Störwirkungen vorsieht (siehe Nrn. 4.0 und 4.2 der RLS-90). Dass sich die RLS-90 innerhalb des dem Verordnungsgeber bei der Festlegung des Verfahrens zur Ermittlung der Immissionsbelastung sowie der zugehörigen Immissionsgrenzwerte zustehenden Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraums bewegt, wurde unter C. 3.3.4.1.2 bereits ausgeführt. Im Übrigen würde selbst eine – in der RLS-90 nicht vorgesehene – Übertragung der Zuschlagsregelung für durch Lichtsignalanlagen geregelte Kreuzungen auf Kreisverkehre vorliegend zu keiner veränderten Bewertung der Betroffenheit des Immissionsortes 1 führen. Denn nach der Tabelle 2 der RLS-90 hängt die Höhe des Zuschlags für erhöhte kreuzungsbedingte Störwirkungen vom Abstand eines Immissionsortes vom nächsten Schnittpunkt der Achse von sich kreuzenden oder zusammentreffenden Fahrstreifen ab. Ausweislich der Ergebnistabelle in Unterlage 11.1T liegt der genannte Immissionsort über 130 m vom maßgeblichen Achsenschnittpunkt entfernt; bereits bei einer Entfernung von mehr als 100 m gibt es aber auch nach Tabelle 2 der RLS-90 bei lichtzeichengeregelten Kreuzungen keinen Pegelzuschlag infolge erhöhter Störwirkungen mehr. Lediglich der Vollständigkeit halber darf deshalb an dieser Stelle auf die vom Vorhabensträger im Rahmen des Erörterungstermins zugesagte Anschüttung eines Erdwalls aus anfallenden Überschussmassen auf dem Grundstück der Ölmühle 1 hingewiesen werden, welche die dortige Lärmbelastung verringern wird.

Bzgl. des Abschnitts der Ortsumgehung von ca. Bau-km 2+800 bis zum Ende der Baustrecke der Ortsumgehung am südlich von Dinkelsbühl im Zuge der B 25 schon jetzt bestehenden Kreisverkehr bestehen ebenso keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen.

In diesem Streckenabschnitt verläuft die Ortsumgehungstrasse auf der Trasse der St 2218, die im Zuge des Baus der Ortsumgehung um etwa 1,5 m verbreitert wird. Im Hinblick auf die weiter oben dargestellten rechtlichen Maßstäbe handelt es sich insoweit nicht um einen Bau einer Straße im Sinn von § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV.

Eine wesentliche Änderung im Sinn von § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV liegt ebenso nicht vor, da die durch die Verbreiterung der Staatsstraßentrasse entstehende Mehrbreite den bereits vorhandenen Fahrstreifen zugeschlagen wird; ein zusätzlicher Fahrstreifen entsteht dadurch nicht. Bzgl. der in § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV genannten Merkmale einer wesentlichen Änderung ist mit Blick auf die in der Unterlage 11.1T dokumentierten Berechnungsergebnisse für die im Umfeld dieses Streckenabschnitts liegenden Immissionsorte festzustellen, dass zwar an den Immissionsorten 57 - 64 durch den Bau der Ortsumgehung durchweg Pegelsteigerungen gegenüber dem Fall eintreten, dass auf den Bau einer Ortsumgehung verzichtet wird. Diese Pegelsteigerungen führen auch an jedem der genannten Immissionsorte – zumindest teilweise – zu einer Erhöhung des Beurteilungspegels um mindestens 3 dB(A) (siehe die Tabelle auf S. 4 der Unterlage 11.1T). Ob die weitere, insoweit für eine wesentliche Änderung noch notwendige Voraussetzung, dass die mit dem gegenständlichen Vorhaben in dem betreffenden Streckenabschnitt verbundene bauliche Veränderung an der bestehenden Trasse als erheblicher baulicher Eingriff zu qualifizieren ist, hier gegeben ist, ist allerdings kritisch zu sehen. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Urteil vom 09.02.1995, NVwZ 1995, 907 f.) ist in dieser Hinsicht nötig, dass sich die bauliche Änderung auf die Leistungsfähigkeit der Straße bezieht und zu einer vermehrten Aufnahme des Straßenverkehrs führt. Für die hier geplante schlichte Fahrbahnverbreiterung, die an sich keine weitere Auswirkung auf die verkehrliche Kapazität der Straße hat, erscheint dies nicht ohne weiteres einleuchtend. Hierauf kommt es im Ergebnis aber auch nicht an, weshalb diese Frage letztendlich offenbleiben kann. Denn auch wenn man hier das Vorliegen einer wesentlichen Änderung unterstellt, folgt aus den Ergebnissen der schalltechnischen Berechnungen keine Veranlassung für Lärmschutzmaßnahmen in dem bezeichneten Streckenabschnitt. Aus den Berechnungsergebnissen ergibt sich eindeutig, dass die maßgeblichen Grenzwerte (für Dorf- bzw. Mischgebiete für die Immissionsorte 57 und 58, für Wohngebiete für die Immissionsorte 59 - 64) auch beim Bau der Ortsumgehung deutlich unterschritten werden. Auf Grund des letztgenannten Umstands liegen im Übrigen auch die Voraussetzungen einer wesentlichen Änderung nach § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV nicht vor. Lärmschutzmaßnahmen sind deshalb auch entlang dieses Streckenabschnitts auf Grund von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV nicht angezeigt. In Bezug auf den in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan für das Gewerbegebiet „Hammerfeld“ gilt dies ebenso. Aus den schalltechnischen Berechnungen ergibt sich deutlich, dass auch an dem der Ortsumgehung unmittelbar benachbarten Gebietsrand tagsüber der maßgebliche Grenzwert von § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV nicht annähernd erreicht wird (siehe die Berechnungsergebnisse zu den Immissionsorten 69 - 71). Die Grenzwerte für den Nachtzeitraum sind auch hier – wie beim Gewerbegebiet „Wassertrüdingen Straße Nord“ – wegen der anzunehmenden regelmäßigen Nutzung der Flächen nur tagsüber nicht maßgeblich; die Stadt Dinkelsbühl hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens insoweit nichts Gegenteiliges geltend gemacht. Soweit im Anhörungsverfahren geltend gemacht wurde, problematisch seien die für das Gebiet des Bebauungsplans „Wassertrüdingen Straße Nord“ berechneten Schallpegel von bis zu 69 dB(A), ist darauf hinzuweisen, dass bzgl. der damit in Bezug genommenen Immissionsorte 67 und 68 ausweislich der Unterlage 11.1T nunmehr Beurteilungspegel von nur noch max. 67 dB(A) in Rechnung zu stellen sind. Diese Pegel liegen damit, bedingt durch den hier jetzt vorgesehenen Kreisverkehr anstelle einer signalisierten Doppeleinmündung, nicht unerheblich unterhalb des maßgeblichen Taggrenzwerts von 69 dB(A). Zudem liegen diese (fiktiven) Immissionsorte, wie aus der Unterlage 11.2T zu ersehen ist, an den straßenzugewandten Baugrenzen des Bebauungsplans und stellen damit insoweit die Situation an den schalltechnischen ungünstigsten Punkten dar. In Abhängigkeit von der zukünftigen tatsächlichen Bebauung wird, etwa durch eine größere Entfernung der Gebäude vom Straßenrand, sich dort u. U. eine spürbar geringere Lärmbelastung einstellen.

Auf Grund der zuvor dargestellten Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen sind für die im Umfeld der Ortsumgehung liegenden Anwesen auch keine Entschädigungsansprüche für die „Verlärmung“ von schützenswerten Außenwohnbereichen gegeben. An allen (auch) zu Wohnzwecken genutzten Gebäuden wird der jeweils maßgebliche Taggrenzwert (siehe dazu Nr. 51.1 Abs. 2 der VLärmSchR 97) nicht überschritten. Wegen der jeweiligen deutlichen Unterschreitung des tagsüber geltenden Grenzwerts ist auch eine Überschreitung des Werts in den den Gebäuden zugeordneten Außenwohnbereichen auszuschließen, ohne dass eine ergänzende Berechnung zur Bestätigung dieses Befunds erforderlich wäre.

Die abschnittsweise Veränderung der Höhenlage der St 2220 östlich von Dinkelsbühl stellt nach den weiter oben bereits dargelegten Kriterien für das Vorliegen eines Baus oder einer wesentlichen Änderung einer Straße im Sinn von § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV – anders als im Anhörungsverfahren behauptet – keinen Neubau einer Straße dar, da die Staatsstraße in praktisch gleicher Lage bereits jetzt vorhanden ist; die teilweise Veränderung ihrer Gradienten führt nicht dazu, dass sich die St 2220 dann auf einen Bereich erstreckt, der nicht schon jetzt als Straße vorhanden ist.

Die im Rahmen der schalltechnischen Berechnungen überprüften Immissionsorte sind in Unterlage 11.2 T der festgestellten Planunterlagen kenntlich gemacht und daneben in den Ergebnistabellen auf S. 14 - 17 der Unterlage 11.1T samt der zugehörigen Berechnungsergebnisse aufgelistet.

Bzgl. des einwenderseits erfolgten Vorbringens, dass eine Morbiditätszunahme bereits bei nächtlichen Dauerschallpegeln von 40 dB(A) zu verzeichnen sei, und für den Fall der Verwirklichung der Ortsumgehung für mehrere Gebiete höhere nächtliche Pegel errechnet worden seien, ist hervorzuheben, dass es sich bei den berechneten Beurteilungspegeln um Außenpegel handelt, die berechneten Immissionsorte befinden sich vor den Gebäuden (siehe Anlage 1 der 16. BImSchV). Berücksichtigt man den nicht gering zu veranschlagenden lärmdämpfenden Effekt der Umfassungsbauteile, zu denen auch die in den einzelnen Anwesen verbauten Fenster gehören, so kann im Hinblick auf die hier konkret für den Prognosehorizont berechneten Beurteilungspegel ausgeschlossen werden, dass Innenraumpegel von 40 dB(A) oder höher in Anwesen im Umfeld der Ortsumgehung anzutreffen sein werden. Bei Räumen üblicher Größe mit Fenstern üblicher Größe und Konstruktion in massiven Außenwänden kann bereits bei geschlossenem Einfachfenster ein Unterschied von 20 bis 25 dB(A) zwischen den Mittelungspegeln außen und innen angenommen werden, bei spaltbreit geöffnetem Fenster beträgt der Unterschied immer noch bis zu 15 dB(A) (so bereits BVerwG, Urteil vom 05.03.1997, NVwZ 1998, 513, 515).

#### 3.3.4.1.5 Abwägung hinsichtlich des Verkehrslärmschutzes

Die dem festgestellten Plan zu Grunde liegenden schalltechnischen Berechnungen sind im Ergebnis ebenso wenig zu beanstanden wie der Verzicht auf (weitere) Lärmschutzmaßnahmen. Die festgestellte Planung gewährleistet, dass an allen Immissionsorten im Einwirkungsbereich der Ortsumgehung in den jeweils für die bestimmungsgemäße Nutzung relevanten Zeiträumen des Tages ausnahmslos die einschlägigen Grenzwerte von § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV eingehalten werden; es besteht mithin Vollschutz.

Unabhängig davon ist allerdings auch die unterhalb der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV liegende Lärmbelastung, insbesondere von Gebieten, die dem dauern-

den Aufenthalt von Menschen dienen, mit entsprechendem Gewicht zu Lasten des Vorhabens in die Abwägung einzustellen. Dabei ist aber auch in Blick zu nehmen, dass die 16. BImSchV den Nutzungskonflikt zwischen Straßenverkehr und lärmbeeinträchtigter Nachbarschaft dahin gehend löst, dass sie denjenigen, die nicht von Beurteilungspegeln oberhalb der einschlägigen Immissionsgrenzwerte betroffen sind, generell Lärmschutzansprüche versagt (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.08.1998, NVwZ 1999, 67). Da keine besonderen Verhältnisse ersichtlich sind, die eine hiervon abweichende Beurteilung angezeigt erscheinen lassen, sieht die Planfeststellungsbehörde davon ab, dem Vorhabensträger unter Abwägungsgesichtspunkten (weitergehende) Lärmschutzmaßnahmen abzuverlangen. Dass vorliegend auch Gebiete betroffen sind, die bislang überhaupt keinen Immissionen eines überregionalen Verkehrswegs ausgesetzt sind, stellt keinen außergewöhnlichen Umstand dar, der einen weitergehenden Lärmschutz rechtfertigen könnte. Eine derartige Konstellation ist beim Neubau einer Straße vielmehr ganz typisch. Straßenverkehrsrechtliche Regelungen, etwa ein Lkw-Nachtfahrverbot oder dgl., kommen auf Grund des dargestellten Befundes ebenso nicht in Betracht. Unzulässigen Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ist seitens der hierfür zuständigen Behörden mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts zu begegnen; die Planfeststellung bietet insoweit keine Handhabe.

Der Forderung u. a. der Stadt Dinkelsbühl, die von ca. Bau-km 1+500 bis Bau-km 1+780 am Westrand der Ortsumgehungsstrasse vorgesehene Irritationsschutzwand (Ifd. Nr. 22.8 der Unterlage 7.2T) als Lärmschutzwand auszubilden, ist ebenso eine Absage zu erteilen. Begründet wird diese Forderung vor allem damit, dass trotz der errechneten deutlichen Unterschreitung der einschlägigen Lärmgrenzwerte an den in der Nähe liegenden Wohnanwesen hier ein „Schallsprung“ (wohl gemeint: Pegelsprung) entstehe, zu dessen Abmilderung die geforderte Lärmschutzwand erforderlich sei. Das Sachgebiet 50 der Regierung von Mittelfranken hat hierzu auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde mitgeteilt, dass zwar sog. schalltechnische Lästigkeiten beim Übergang einer Straße von einer Dammlage in einen Geländeeinschnitt bzw. umgekehrt auftreten können, vorliegend jedoch der Übergang stetig und nicht abrupt erfolgt, so dass in dieser Hinsicht kein relevanter Pegelsprung zu erwarten ist. Schalltechnische Lästigkeiten können zwar daneben auch beim Ein- bzw. Ausfahren in den/aus dem Abschirmbereich einer Lärmschutzwand auftreten. Der Pegelsprung hierbei ist umso höher, je schalldichter die Wand ist. Die vorgesehene Irritationsschutzwand ist aber nicht schalldicht geplant und hat demnach nicht das Schalldämmmaß einer Lärmschutzwand, so dass hier allenfalls geringe Lästigkeiten auftreten dürften. Auf Grund dessen, der Entfernung der nächstgelegenen Wohnanwesen von der Ortsumgehungsstrasse (deutlich mehr als 200 m) sowie der für diese Anwesen konkret errechneten Beurteilungspegel hält das Sachgebiet 50 die Ausbildung der zuvor angesprochenen Wand als Lärmschutzwand nicht für geboten. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

In Bezug auf das Wohngebiet „Grillenbuck, für das die Stadt Dinkelsbühl aus Gründen der Gleichbehandlung aus Anlass den gegenständlichen Vorhabens ebenso Lärmschutzmaßnahmen fordert, besteht gleichfalls keine Veranlassung, dem Vorhabensträger entsprechende Maßnahmen aufzugeben. Auch bereits in der der Ortsumgehungsstrasse nächstgelegenen Bebauungsreihe des Gebietes werden die für Wohngebiete einschlägigen Grenzwerte von § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV erheblich unterschritten. Es trifft zwar zu, dass die Pegelsteigerungen infolge der Ortsumgehungsstrasse gegenüber dem Fall, dass der Bau der Ortsumgehungsstrasse unterbliebe, mit bis zu 4 dB(A) vom menschlichen Gehör wahrgenommen werden können. Gleichwohl bewegen sich die Pegel auch nach dem Bau der Ortsumgehungsstrasse noch erheblich unterhalb der Schwelle, die der Verordnungsgeber allgemein als Grenze der Zumutbarkeit für die Betroffenen ansieht. Für ein besonders schutzwürdiges Vertrauen o. ä. der Bewohner des Wohngebietes, dass die bislang von der St

2218 herrührende Lärmbelastung in Zukunft nicht weiter ansteigen wird, ist keinerlei Grundlage ersichtlich. Daher erkennt die Planfeststellungsbehörde auch insoweit keinen Anlass, dem Vorhabensträger Lärmschutzmaßnahmen abzuverlangen; bei dieser Sachlage ist es (noch) nicht geboten, einer vorhabensbedingten Erhöhung von Beurteilungspegeln mit Schutzmaßnahmen zu begegnen. Hinzu kommt, dass für Lärmschutzmaßnahmen entlang der in die Ortsumgehung einbezogenen St 2218 – jedenfalls wenn diese in Form von Erdwällen umgesetzt werden sollten – zusätzliche privateigene Flächen entlang der Straße in Anspruch genommen werden müssten, um die Wälle dort aufschütten zu können. Darüber hinaus verlaufen auch verschiedene unterirdische Leitungen entlang der Straßentrasse, bei der Errichtung von Lärmschutzeinrichtungen müssten diese überbaut oder verlegt werden, was die Unterhaltung der Leitungen erschweren bzw. die Baukosten nochmals in gewissem Maß erhöhen würde.

In Bezug auf die Straßenabschnitte, die bedingt durch die Ortsumgehung in Zukunft in gewissem Maß stärker verkehrlich belastet werden als wenn auf den Bau der Ortsumgehung verzichtet würde, als auch bzgl. der während der Bauphase durch zeitweilig notwendige Verkehrsumleitungen eintretenden vorübergehenden Lärmzusatzbelastungen sieht die Planfeststellungsbehörde ebenso keinen Anlass dafür, dem Vorhabensträger Lärmschutzmaßnahmen aufzuerlegen.

Die auf die Ortsumgehung zurückzuführenden verkehrlichen Mehrbelastungen im sie umgebenden Straßennetz (u. a. auf den an die Ortsumgehung anschließenden Streckenabschnitten der B 25 sowie westlich von Dinkelsbühl im Zuge der St 2218) sind unter Berücksichtigung der jeweiligen Verkehrsbelastungen, die sich auch bei einem Verzicht auf die Ortsumgehung einstellen würden, im Verhältnis größtenteils sehr überschaubar und bewegen sich außerhalb des mit menschlichen Sinnen wahrnehmbaren Bereichs bzw. entfalten ihre Wirkungen weitgehend außerhalb von Siedlungsflächen. Soweit durch die Ortsumgehung innerhalb von Dinkelsbühl eine zusätzliche verkehrliche Belastung entsteht, ist dies Folge der mit der Ortsumgehung verbundenen Verkehrsverlagerungen innerhalb von Dinkelsbühl, die auch Entlastungen von städtischen Straßenzügen bewirken. Die insoweit am stärksten von einer Verkehrszunahme betroffene Rudolf-Schmidt-Straße ist im betreffenden Bereich praktisch ausschließlich gewerblich geprägt und dementsprechend vergleichsweise wenig empfindlich gegenüber zusätzlichen Lärmimmissionen. Die Planfeststellungsbehörde vermag nicht zu erkennen, dass dadurch gesunde Arbeitsverhältnisse in Frage gestellt würden. Die im Nordwesten von Dinkelsbühl auf einem parallel zur Wörnitz verlaufenden Straßenzug entstehende gewisse zusätzliche verkehrliche Belastung ist bei Gegenüberstellung der Belastung, die hier auch ohne die Ortsumgehung zu erwarten ist, als vergleichsweise gering anzusehen. Dass hierdurch eine den Rahmen des Erträglichen übersteigende Lärmbelastung entstehen könnte, sieht die Planfeststellungsbehörde nicht. Dies gilt auch bzgl. der für den Bereich von Gersbronn prognostizierten Verkehrsbelastungen. Diese bewegen sich in absoluten Zahlen in Zukunft immer noch auf sehr niedrigem Niveau, auch wenn durch die im Verhältnis deutliche Steigerung der Verkehrsmenge die Verkehrslärmbelastung hier entsprechend ansteigt. Gesunde Wohn- bzw. Arbeitsverhältnisse werden dadurch aber keineswegs beseitigt.

Die Strecken, über die während der Bauzeit temporär der Verkehr von gesperrten Straßenabschnitten umgeleitet wird, berühren nur in untergeordnetem Ausmaß innerörtlich verlaufende Straßen. Die Zeiträume, in denen Beeinträchtigungen zu erwarten sind, sind jeweils überschaubar. Es ist auch nicht erkennbar, dass die betreffenden Straßenzüge (insbesondere die Wassertrüdingen Straße in Dinkelsbühl) derzeit bereits einer dermaßen hohen Lärmbelastung ausgesetzt wären, die auch nur für einen gewissen Zeitraum entstehende zusätzliche Verkehrslärmeinwirkungen als den Rahmen des Zumutbaren übersteigend angesehen werden müssten.

Derartiges wurde auch im Rahmen des Anhörungsverfahrens von keiner Seite geltend gemacht.

#### 3.3.4.2 *Baulärm*

Bei der Umsetzung der festgestellten Planung entstehen durch die durchzuführenden Bauarbeiten unterschiedlicher Art in zeitlichem begrenztem Umfang Lärmimmissionen, etwa durch Baumaschinen, Baustellen- und Transportverkehr und dgl. Eine ins Detail gehende Prognose der während der Bauphase durch Bautätigkeiten entstehenden Immissionen ist im Regelfall aber in der Phase der Planfeststellung noch nicht möglich. Ein detailliertes Baulärm - bzw. Bauimmissionsgutachten setzt eine vollständige Ausführungsplanung voraus, die ein Vorhabenträger ohne gesicherte Rechtsposition, die er erst mit dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses erlangt, grundsätzlich nicht erstellen muss (BVerwG, Urteil vom 29.06.2017 – 3 A 1.16 – juris Rn. 42 bzgl. der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung; vgl. auch BVerwG, Urteil vom 03.03.2011, NVwZ 2011, 1256 Rn. 111). Auch vorliegend gibt es noch keine abgeschlossene Ausführungsplanung, auch wenn der Vorhabensträger bereits dabei ist, diese zu erstellen; es fehlt mithin auch hier noch an einer tauglichen Grundlage für eine detaillierte Bauimmissionsprognose.

Im Rahmen der Bauarbeiten hat der Vorhabensträger aber unabhängig davon die Regelungen der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) sowie die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – (AVV Baulärm) zu beachten; dies wird unter A. 3.4.1 auch (nochmals) klargestellt. Im Hinblick auf den Abstand des Baufeldes zu den in seinem Umfeld gelegenen (Wohn)anwesen vermag die Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür zu erkennen, dass die entstehenden Baulärmimmissionen bei Beachtung der genannten Regelwerke, u. a. mit Blick auf die Nr. 4.1 und in der Anlage 5 der AVV Baulärm aufgezeigten Lärminderungsmöglichkeiten, ein den Betroffenen nicht mehr zuzumutendes Ausmaß annehmen könnten. Im Übrigen sind die Immissionsschutzbehörden befugt, gegen den Vorhabensträger bzw. die von ihm beauftragten Dritten einzuschreiten, wenn die genannten Regelwerke nicht hinreichend beachtet werden sollten.

#### 3.3.4.3 *Abwägung bzgl. des Lärmschutzes*

Im Ergebnis kommt den gegen den Bau der Straße gerichteten Belangen des Lärmschutzes bei weitem kein solches Gewicht zu, als dass diese die für die Straße sprechenden Belange aufwiegen könnten. Da durch die Verlegung der Ortsdurchfahrt aus der Ortslage von Dinkelsbühl das Lärmkonfliktpotential dort insgesamt erheblich verringert wird, sprechen zudem auch Gründe des Lärmschutzes mit nicht unerheblichem Gewicht für den Neubau der Ortsumgehung Dinkelsbühl, auch wenn dies selbstverständlich die Betroffenheit der Anwohner von im Umfeld der Ortsumgehungstrasse gelegenen Anwesen nicht zu relativieren vermag.

#### 3.3.4.4 *Schadstoffbelastung*

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung und des Schutzes vor Schadstoffbelastungen zu vereinbaren. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelungen des Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG.

Bei raumbedeutsamen Planungen sind schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden (§ 50 Satz 1 BImSchG). Schädliche Umwelteinwirkungen in diesem Sinne sind Immissionen, die

nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 Abs. 1 BImSchG); für Luftschadstoffe wird die Schädlichkeitsgrenze insoweit durch die Vorgaben der 39. BImSchV normativ festgelegt. Daneben ist die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in der Abwägung auch dann zu berücksichtigen, wenn die einschlägigen Grenzwerte nicht überschritten werden (§ 50 Satz 2 BImSchG).

Die 39. BImSchV führt in ihren §§ 2 bis 10 im Einklang mit der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21.05.2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa – Luftreinhalte-RL – und der Richtlinie 2004/107/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15.12.2004 über Arsen, Kadmium, Quecksilber, Nickel und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe in der Luft – Arsen-RL – Stoffe auf, die als Schadstoffe nach der Definition in § 1 Nr. 31 der 39. BImSchV schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit haben können, und setzt für sie zum Schutz der menschlichen Gesundheit Immissionsgrenzwerte und Zielwerte fest. Die insoweit festgelegten Grenzwerte für Luftschadstoffe werden infolge der vom Verkehr auf der Ortsumgehung Dinkelsbühl erzeugten Abgase im Prognosejahr 2030 auch unter Berücksichtigung der gegebenen Vorbelastung nicht in unzulässiger Weise überschritten; auf die Unterlage 11.3 wird insoweit Bezug genommen. Die dort für das ca. 120 m vom Fahrbahnrand der Ortsumgehung entfernte Anwesen Schelbuckring 30 vorgenommene Abschätzung der lufthygienischen Verhältnisse nach Umsetzung des Vorhabens anhand der Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) zeigt, dass Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und (teilweise lungengängiger) Feinstaub (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>) die straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffleitkomponenten darstellen. Sie zeigt gleichzeitig auch, dass am betreffenden Anwesen der Jahresmittelwert für Partikel PM<sub>10</sub> im Prognosejahr 2030 nur bei knapp 21 µg/m<sup>3</sup> (51 % des einschlägigen Grenzwertes), für Partikel PM<sub>2,5</sub> bei rund 15 µg/m<sup>3</sup> (60 % des einschlägigen Grenzwertes) und für NO<sub>2</sub> bei 17 µg/m<sup>3</sup> (43 % des einschlägigen Grenzwertes) liegt. Es ist nach dieser Berechnung zudem mit nur 17 Überschreitungen im Kalenderjahr des über den Tag gemittelten Immissionsgrenzwerts für Partikel PM<sub>10</sub> von 50 µg/m<sup>3</sup> sowie mit einer einzelnen Überschreitung des über eine volle Stunde gemittelten Immissionsgrenzwerts für NO<sub>2</sub> von 200 µg/m<sup>3</sup> im Kalenderjahr zu rechnen (zulässig wären hier nach der 39. BImSchV 35 bzw. 18 Überschreitungen im Kalenderjahr).

Hervorzuheben ist dabei, dass die für das Prognosejahr 2030 ermittelte Luftschadstoffbelastung die Situation an dem von allen Wohngebäuden im Einwirkungsbereich des Vorhabens am nächsten an der Ortsumgehung liegenden Anwesen darstellt. An den Anwesen, die weiter von der Straßentrasse entfernt liegen, wird die von ihr herrührende Luftschadstoffbelastung auf noch niedrigerem Niveau liegen. Außerdem wurden bei der Ermittlung der zukünftigen Luftschadstoffbelastung die Schätzwerte der zukünftigen Reduktionsfaktoren für die Vorbelastungswerte nach Tabelle A 2 der RLuS 2012, die von einer im Zeitverlauf immer weiter fortschreitenden Abnahme der Vorbelastung ausgehen, nicht in Ansatz gebracht. Die erfolgte Abschätzung dürfte deswegen nach den Gesamtumständen insgesamt in gewissem Ausmaß die Immissionsbelastungen im Jahr 2030 überschätzen.

Das Sachgebiet 50 der Regierung hat die durchgeführte Berechnung der lufthygienischen Verhältnisse nach Verwirklichung des Vorhabens überprüft. Es hat bestätigt, dass die angestellten Berechnungen nachvollziehbar und die für das Rechenmodell zu Grunde gelegten Parameter nicht zu beanstanden sind. Die Grenzwerte der 39. BImSchV werden danach hinsichtlich aller untersuchten Parameter sicher eingehalten, unzulässige Überschreitungen treten nicht auf. Bedenken gegen das planfestgestellte Vorhaben hat das Sachgebiet 50 deshalb auch unter dem Gesichtspunkt der Lufthygiene nicht geäußert. Es hat im Übrigen bestä-

tigt, dass zu erwarten steht, dass es im Stadtgebiet von Dinkelsbühl durch den Bau der Ortsumgehung zu einer Verbesserung der lufthygienischen Situation kommt.

Soweit im Anhörungsverfahren das Vorliegen der von den RLuS 2012 für ihre Anwendbarkeit definierten Voraussetzungen in Abrede gestellt wurde, vermag sich die Planfeststellungsbehörde dem nicht anzuschließen. Dass die zu Beginn der Nr. 1.3 der RLuS 2012 genannten Anwendungsbedingungen für das der Richtlinie zu Grunde liegende Berechnungsmodell gegeben sind, ergibt sich aus der den Planunterlagen beigefügten Verkehrsuntersuchung (bzgl. der Verkehrsstärken), der durchgängig außerörtlichen Lage der Ortsumgehungstrasse (bzgl. der Geschwindigkeit), den zeichnerischen Darstellungen in den festgestellten Plänen, etwa in den Lage- und Höhenplänen (bzgl. Trogtiefen und Dammhöhen sowie der Längsneigung und dem max. Abstand von Gebäuden vom Fahrbahnrand), und im Übrigen aus allgemein zugänglichen Karten und sonstigem Datenmaterial der bayerischen Vermessungsverwaltung (Lücken innerhalb der Randbebauung, Abstände zwischen den Gebäuden und dem Fahrbahnrand, Verhältnis von Gebäudebreite zu Gebäudehöhe).

Die anschließend in Nr. 1.3 der RLuS genannten Bedingungen, bei deren Vorliegen das Rechenmodell nicht anwendbar oder jedenfalls problematisch ist, sind hier nicht gegeben. Insbesondere gibt es vorliegend, anders als im Anhörungsverfahren vor allem geltend gemacht wurde, keine relevanten Kaltluftabflüsse bzw. Kaltluftseen. Wie schon die Wortwahl der RLuS zeigt, ist nicht jeder potentielle Kaltluftabfluss bzw. Kaltluftsee in dieser Hinsicht von Bedeutung; insoweit sind vielmehr nur Abflüsse und Seen von einer gewissen Intensität bzw. Größe von Belang. Dass hier derartige Verhältnisse vorlägen, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Innerhalb des Untersuchungsgebiets der landschaftspflegerischen Begleitplanung existiert lediglich im Bereich der Wörnitzau eine für den klimatischen Austausch relevante Kaltluftleitbahn, welche aber von der Ortsumgehung nicht berührt wird. Hinsichtlich der übrigen, im Untersuchungsgebiet vorzufindenden Talsenken sind auf Grund der örtlichen Verhältnisse keine Kaltluftabflüsse von Relevanz anzunehmen. Dies gilt insbesondere für die Talsenke an der Rudolf-Schmidt-Straße; ihr kommt insoweit allenfalls eine untergeordnete Bedeutung zu. Die Bedeutung von Talsystemen für den Kaltlufttransport oder eine Kaltluftansammlung hängt maßgeblich von ihrem jeweiligen, von Acker-/Grünlandflächen gebildeten Einzugsgebiet ab, wobei nach fachlicher Erfahrung für einen merklichen Einfluss eine Mindestgröße des Einzugsgebiets von etwa 3 km<sup>2</sup> erforderlich ist. Im Hinblick auf die großflächige Bewaldung im Umfeld des Tälchens an der Rudolf-Schmidt-Straße sowie die sonstigen topographischen Gegebenheiten kann ausgeschlossen werden, dass hier eine Luftleitbahn von klimatischer Relevanz besteht. Waldflächen tragen, vor allem wegen der vergleichsweise hohen Geländerauhigkeit und der damit einhergehenden geringen Fließgeschwindigkeit von Luftmassen, nur in sehr geringem Umfang zur Kaltluftproduktion bei; sie sind in erster Linie (nur) für die Frischluftentstehung von Bedeutung. Auf Grund der geringen Größe des Einzugsgebietes für die Kaltluftentstehung ist auch nicht zu erkennen, dass hier ein Kaltluftsee von relevanter Größe vorzufinden sein könnte. Ebenso ist nicht zu besorgen, dass infolge des Vorhabens und des im Bereich der Querung der Rudolf-Schmidt-Straße vorgesehenen Straßendamms in Zukunft zu einer Kaltluftansammlung größeren Ausmaßes kommt. Im Hinblick auf die vorgesehene Dimensionierung des hier geplanten Unterführungsbauwerks sowie das schon erwähnten kleinen Einzugsgebiets vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen, dass die mit dem Vorhaben insoweit verbundenen kleinräumigen Veränderungen hier nunmehr zu einer bedeutenden Ansammlung von Kaltluft führen könnten.

Mit Blick auf die örtlichen Verhältnisse und des sich hieraus ergebenden klaren Befundes sieht die Planfeststellungsbehörde auch keine Veranlassung, die Strömungsverhältnisse vor Ort durch vergleichsweise aufwändige numerische Kaltluftabflussmodelle ermitteln und die Ausbreitung der Luftschadstoffe mit einem exakteren mikroskaligen Modell zu berechnen zu lassen; hierdurch ließen sich vorliegend keine relevanten zusätzlichen Erkenntnisse gewinnen. Es darf im Übrigen auch nicht übersehen werden, dass sich der Bereich des untersuchten Immissionsortes deutlich abseits von potentiellen Kaltluftabflussbahnen befindet, mithin diese Thematik insoweit auch ohne praktische Relevanz ist.

Der vorstehenden Einschätzung kann nicht, wie dies im Anhörungsverfahren versucht wurde, mit einem Hinweis auf die Ausführungen zu den (allgemein) klimatischen Bedingungen im Untersuchungsgebiet in den Planunterlagen begegnet werden. Aus ihnen kann nichts dafür abgeleitet werden, dass sich gerade die Ortsumgehungstrasse im Bereich von relevanten Kaltluftabflüssen befindet; dies ist – wie dargelegt – auch tatsächlich nicht der Fall.

Die für die Anwendung der RLuS notwendigen Ausgangsdaten bzgl. des Planungsraumes und der Vorbelastung liegen vor. Hinsichtlich der relevanten Windgeschwindigkeiten existieren Daten des Deutschen Wetterdienstes (siehe Nr. 3.3 der Unterlage 11.3), in Bezug auf die lufthygienische Vorbelastung liegen Daten des Umweltbundesamtes vor bzw. wurde die Tabelle A 1 der RLuS herangezogen. Die für die einzelnen relevanten Parameter anzusetzenden Vorbelastungswerte wurden zudem mit dem für die Luftgütemessungen in Bayern zuständigen und bzgl. der allgemeinen Luftschadstoffbelastung über besondere Sachkunde verfügenden Bayerischen Landesamt für Umwelt abgestimmt. Auf Grund dessen sieht die Planfeststellungsbehörde keine Notwendigkeit dafür, für die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Lufthygiene noch weitergehende Daten zu erheben.

Lediglich der Vollständigkeit halber ist in diesem Zusammenhang noch darauf hinzuweisen, dass die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens ist. Es besteht keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte dieser Rechtsverordnung vorhabensbezogen sicherzustellen; eine solche Verpflichtung folgt auch nicht aus einem Umkehrschluss aus § 50 Satz 2 BImSchG (BVerwG, Urteile vom 26.05.2004, NVwZ 2004, 1237, 1238, und vom 23.02.2005 – 4 A 5/04 – juris). Die Planfeststellungsbehörde kann danach dem Gebot der Problembewältigung in der Regel vielmehr dadurch hinreichend Rechnung tragen, dass sie die Einhaltung der Grenzwerte dem Verfahren der Luftreinhalteplanung und der hierfür zuständigen Behörde überlässt. Etwas anderes gilt nur dann, wenn absehbar ist, dass die Verwirklichung des Vorhabens die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Für eine solche Annahme müssen aber besondere Umstände vorliegen. Solche sind hier jedoch nicht zuletzt mit Blick auf die nach den Berechnungsergebnissen erfolgende Unterschreitung der Grenzwerte bzw. der höchstzulässigen Anzahl an Überschreitungen pro Kalenderjahr nicht erkennbar.

Gleichwohl ist eine Veränderung der Luftqualität unterhalb der Grenzwerte nach § 50 Satz 2 BImSchG ein abwägungserheblicher Belang. Die Ergebnisse der Berechnung der künftigen Schadstoffbelastung schlagen sich dabei in der Abwägung zwar zulasten des Vorhabens nieder, stellen aber im Ergebnis – nicht zuletzt auch wegen der nicht unerheblichen Unterschreitung der Grenzwerte bzw. der Anzahl an zulässigen Überschreitungen – weder dessen Ausgewogenheit noch die Vollzugsfähigkeit des Vorhabens in Frage. In der Gesamtschau überwiegen jedenfalls – nicht zuletzt auch im Hinblick auf die mit der Ortsumgehung bewirkte Verbesse-

rung der lufthygienischen Situation in der Ortslage von Dinkelsbühl – die für das Vorhaben sprechenden Belange. Gesundheitliche Beeinträchtigungen im Umfeld der Ortsumgehungstrasse sind nicht zu besorgen, auch nicht bei regelmäßiger Nutzung der vorhandenen Außenwohnbereiche. Hinzu kommt, dass sich aus heutiger Sicht nicht abschließend feststellen lässt, ob sich die errechneten Belastungen bis zum Jahr 2030 tatsächlich im prognostizierten Ausmaß entwickeln werden. Technische Verbesserungen, wie z. B. eine Zunahme der Elektromobilität oder Verbesserungen der Abgastechnik, lassen in Zukunft eher eine weitere Abnahme der Immissionen erwarten. Auch die durch die Ortsumgehung auf in ihrem Umfeld liegenden Straßen teilweise verursachten Verkehrsmengenänderungen, ebenso wie die mit den baubedingten Verkehrsumleitungen zeitweise verbundenen Verkehrsverlagerungen, lassen im Hinblick auf das prognostizierte bzw. mögliche Ausmaß der mit der Ortsumgehung insoweit verbundenen Auswirkungen keine merklichen stärkeren Belastungen als ohne den Bau der Ortsumgehung erwarten.

Auch die durch Bautätigkeiten entstehenden luftgetragenen Immissionen (Abgase von Baumaschinen und -fahrzeugen, Staubentwicklung etc.) entfalten kein entscheidendes Gewicht gegen das Vorhaben. Sie entstehen nur in einem zeitlichen begrenzten Rahmen und vorwiegend in einiger Entfernung zu (Wohn)anwesen. Unter Berücksichtigung dessen sowie der unter A. 3.4.2 verfügten Verpflichtung des Vorhabensträgers, die die Technischen Regeln für Gefahrstoffe (TRGS) 559 „Mineralischer Staub“ im Rahmen der Bauausführung zu beachten, ist nicht zu erkennen, dass die Bauausführung insoweit zu nicht mehr hinnehmbaren Beeinträchtigungen im Umfeld des Baufeldes zu könnte.

Insgesamt kommt im Rahmen der Abwägung den Belangen der Lufthygiene kein entscheidendes Gewicht gegen das Vorhaben zu.

### **3.3.5 Bodenschutz**

Nach § 1 BBodSchG sollen die Funktionen des Bodens nachhaltig gesichert und wiederhergestellt werden. Hierzu sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen (§ 1 Satz 2 BBodSchG). Schädliche Bodenveränderungen sind gemäß § 2 Abs. 3 BBodSchG Beeinträchtigungen der in § 2 Abs. 2 BBodSchG genannten Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Beeinträchtigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen. Dabei ist hervorzuheben, dass der Zweck des BBodSchG sich keineswegs nur auf den Schutz der natürlichen Funktionen des Bodens erstreckt. Neben diesen ökologischen Funktionen werden vielmehr auch die Funktionen des Bodens als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sowie die Nutzungsfunktionen mit einbezogen (vgl. § 2 Abs. 2 Nrn. 2 und 3 BBodSchG). Als geschützte Nutzungsfunktion wird hierbei in § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG ausdrücklich auch die Funktion als Standort für den Verkehr genannt.

Das gegenständliche Vorhaben wird sich in unterschiedlichem Maße auf die verschiedenen Funktionen des Bodens nachteilig auswirken (siehe die Ausführungen unter C 2.1.4.3 und C 2.2.3).

Im Verhältnis von Straßenbau und Bodenschutz muss es Ziel sein, das konkret geplante Bauvorhaben hinsichtlich seiner Auswirkungen in Bezug auf die natürlichen Funktionen des Bodens in einer den Belangen des Bodenschutzes hinreichend Rechnung tragenden Weise abzustimmen. Dem wird die Planung gerecht. Nach den Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde über die heute erkennbaren Auswirkungen der Ortsumgehung Dinkelsbühl ist nicht damit zu rechnen, dass durch das Vorhaben Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen

gen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG herbeigeführt werden.

Grundsätzlich können die mit den Abgasen und von den Kraftfahrzeugen selbst emittierten Schadstoffe zu einer Verminderung der Qualität des Bodens führen und weitergehend auch negative Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser entfalten. Auf Grund der bestehenden Erkenntnislage ist davon auszugehen, dass sich die Schadstoffbelastung des Bodens auf den unmittelbaren Trassenbereich der Ortsumgebung und dort auf einen Geländestreifen von höchstens etwa 10 m beidseits der Fahrbahn konzentriert und mit zunehmender Entfernung von der Fahrbahn sowie zunehmender Bodentiefe abnimmt. Untersuchungen belegen aber, dass der Belastungspfad Tierfutter - tierische Nahrungsmittel - Mensch nur eine untergeordnete Rolle spielt; auf dem Pfad Boden - Pflanzen - (Tier -) Mensch ist eine Aufnahme von Schadstoffen noch unwahrscheinlicher.

In welcher Größenordnung darüber hinaus künftig tatsächlich nachteilige Veränderungen des Bodens auf Grund des betriebsbedingten Schadstoffaustrags eintreten werden, lässt sich vorausschauend nicht mit letzter Sicherheit beantworten. Jedenfalls könnte derartigen zukünftigen Entwicklungen unter Heranziehung bodenschutzrechtlicher Vorschriften noch rechtzeitig entgegengewirkt und der Eintritt schädlicher Bodenveränderungen verhindert werden. Soweit es durch den künftigen Betrieb der Ortsumgebung wider Erwarten zu Überschreitungen von Vorsorgewerten nach Anhang 2 Nr. 4.1 oder Nr. 4.2 der BBodSchV kommen sollte, würde insoweit grundsätzlich die Vorsorgepflicht des Grundstückseigentümers nach § 7 BBodSchG eingreifen, da das Überschreiten der Vorsorgewerte nach § 8 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG die Besorgnis einer schädlichen Bodenveränderung indiziert. Anhaltspunkte für das Vorliegen einer schädlichen Bodenveränderung hat der Straßenbaulastträger unverzüglich der zuständigen Behörde mitzuteilen (Art. 12 Abs. 2 BayBodSchG). Zu den vom verpflichteten Straßenbaulastträger evtl. zu treffenden Vorkehrungen gehören solche technischer Art an Anlagen oder Verfahren sowie Maßnahmen zur Untersuchung und Überwachung von Böden. Von der Realisierbarkeit solcher Vorkehrungen geht die Planfeststellungsbehörde mangels gegenteiliger Erkenntnisse aus.

Die Planung trägt auch dem generellen Minimierungsgebot des § 1 Satz 3 BBodSchG Rechnung, wonach bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen soweit wie möglich vermieden werden sollen. Die Bodenversiegelung ist im Rahmen der gegenständlichen Planung auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt, insbesondere auch durch die für die einzelnen gegenständlichen Straßenabschnitte gewählten Straßenquerschnitte. Die mit der Bodenversiegelung einhergehenden negativen Wechselwirkungen auf die den Oberflächenwasserabfluss und den Naturhaushalt können durch die Anlegung der geplanten Regenrückhalteanlagen deutlich gemindert bzw. durch die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen funktional kompensiert werden. Auf die Ausführungen unter C. 2.2.4 und C. 3.3.6.4.7 wird insoweit verwiesen.

Den Belangen des Bodenschutzes ist somit auch unter Vorsorgegesichtspunkten durch die festgestellte Planung, soweit dies ohne gänzliche Aufgabe des Vorhabens möglich ist, Rechnung getragen. Weitere Verbesserungen der Planung, die durch entsprechende Auflagen festgelegt werden könnten, sind nicht erkennbar. Dabei kann nicht außer Betracht bleiben, dass der Bau bzw. der Ausbau von Straßen eine gesetzliche Aufgabe ist und im konkreten Fall auch mit den geltenden raumordnerischen Zielsetzungen konform geht (vgl. hierzu die Ausführungen unter C. 3.3.1). Als vom BBodSchG gedeckte Nutzungsfunktion wird – wie bereits dargelegt – in § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG ausdrücklich auch die Funktion als Standort für den Verkehr genannt.

Hinsichtlich des Vorhandenseins von Altlasten oder entsprechender Verdachtsflächen konnte im Planfeststellungsverfahren nichts ermittelt werden.

Soweit Fragen des Bodenschutzes noch bei weiteren Belangen, etwa beim Immissionsschutz, Naturschutz, Gewässerschutz, bei der Landwirtschaft oder beim Eigentum relevant werden, wird bei der Behandlung des jeweiligen Belangs darauf eingegangen.

Im Ergebnis vermag daher der gegen die Planung in die Abwägung einzustellende Aspekt der Schadstoffbelastung des Bodens die für die Planung sprechenden öffentlichen Belange – auch angesichts der abschnittsweise schon gegebenen Vorbelastung durch vorhandene Straßenzüge – nicht zu überwiegen. Bei Realisierung des Vorhabens verbleiben demnach zwar erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die natürlichen Funktionen des Bodens, weshalb der Belang Bodenschutz insgesamt gesehen mit erheblichem, gegen die Verwirklichung der Baumaßnahme gerichtetem Gewicht in die Abwägung einzustellen ist. Er hat jedoch bei Betrachtung aller relevanten Gesichtspunkte hinter die Belange zurückzutreten, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, und stellt die Ausgewogenheit der Planung insgesamt nicht in Frage.

### **3.3.6 Naturschutz und Landschaftspflege**

#### **3.3.6.1 Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft**

##### **3.3.6.1.1 Verträglichkeit des Vorhabens mit FFH-Gebieten/Europäischen Vogelschutzgebieten**

Im Bereich des Baubeginns und des Bauendes der Ortsumgehungstrasse liegen unweit dieser das FFH-Gebiet DE7029371 „Wörnitztal“ sowie das Europäische Vogelschutzgebiet DE7130471 „Nördlinger Ries und Wörnitztal“ (siehe Unterlage 12.2 T).

Projekte, die nicht unmittelbar der Verwaltung eines Natura 2000-Gebietes dienen, die ein solches Gebiet jedoch einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen erheblich beeinträchtigen könnten, sind auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des Natura 2000-Gebiets zu überprüfen (§ 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG). Natura 2000-Gebiete sind gem. § 7 Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung, also die in die Liste nach Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 3 der Richtlinie 92/43/EWG aufgenommenen Gebiete, auch wenn ein Schutz im Sinne des § 32 Abs. 2 bis 4 noch nicht gewährleistet ist (§ 7 Abs. 1 Nr. 6 BNatSchG; sog. FFH-Gebiete), sowie Europäische Vogelschutzgebiete (§ 7 Abs. 1 Nr. 7 BNatSchG).

Für das vorab zu prüfende Erfordernis einer Verträglichkeitsprüfung für ein bestimmtes Vorhaben reicht es aus, dass die Wahrscheinlichkeit oder Gefahr besteht, dass es das betreffende Gebiet erheblich beeinträchtigt. Der notwendige Grad der Wahrscheinlichkeit ist dann erreicht, wenn anhand objektiver Umstände nicht offensichtlich ausgeschlossen werden kann, dass ein Vorhaben das fragliche Gebiet in dieser Weise beeinträchtigt (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, NVwZ 2007, 1054 Rn. 40 und 58). Daher bedarf es einer Prüfung der Verträglichkeit nur bei der ernsthaft in Betracht kommenden Möglichkeit, dass erhebliche Beeinträchtigungen eintreten. Diese Möglichkeit ist zu bejahen, wenn aufgrund einer überschlägigen Prüfung Anhaltspunkte für die Wahrscheinlichkeit erheblicher oder in ihren Auswirkungen ohne nähere Prüfung nicht abschätzbarer Beeinträchtigungen bestehen (Nr. 9 der Gemeinsamen Bekanntmachung der Bayerischen Staatsministerien des Innern, für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, für Arbeit und Sozialordnung, Familie, Frauen und

Gesundheit sowie für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 04.08.2000, Gz. 62-8654.4-2000/21, AllMBI. S. 544).

Der eigentlichen Verträglichkeitsprüfung mit den für ein Natura 2000-Gebiet festgelegten Erhaltungszielen ist also eine Vorprüfung bzw. Erheblichkeitseinschätzung vorgeschaltet (BVerwG, Beschluss vom 26.11.2007, NVwZ 2008, 210 Rn. 6). Sind erhebliche Beeinträchtigungen des Gebietes "offensichtlich" ausgeschlossen, erübrigt sich nach Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-RL eine Verträglichkeitsprüfung. Die Vorprüfung beschränkt sich auf die Frage, ob nach Lage der Dinge ernsthaft die Besorgnis nachteiliger Auswirkungen besteht (vgl. BVerwG a. a. O. Rn. 7). Der Maßstab, ob eine erhebliche Beeinträchtigung eines Gebietes "offensichtlich" ausgeschlossen werden kann, ist nicht identisch mit den Anforderungen, die an eine Verträglichkeitsprüfung zu stellen sind. Erst wenn bei einem Vorhaben auf Grund der Vorprüfung nach Lage der Dinge ernsthaft die Besorgnis nachteiliger Auswirkungen entstanden ist, kann dieser Verdacht nur durch eine schlüssige natur-schutzfachliche Argumentation ausgeräumt werden, mit der der Gegenbeweis geführt wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, NVwZ 2007, 1054 Rn. 62). Für den Gang und das Ergebnis der Verträglichkeitsprüfung gilt der Sache nach eine "Beweisregel" des Inhalts, dass ohne Rückgriff auf Art. 6 Abs. 4 FFH-RL ein Vorhaben nur dann zugelassen werden darf, wenn der Planungsträger zuvor Gewissheit darüber erlangt hat, dass dieses sich nicht nachteilig auf das Gebiet als solches auswirkt. Für die Vorprüfung gilt dies nicht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 26.11.2007, NVwZ 2008, 210 Rn. 11 m. w. N.).

Die Erheblichkeit einer Beeinträchtigung ist – neben der fehlenden Möglichkeit einer derartigen Beeinträchtigung auf der Stufe der Vorprüfung – das entscheidende Kriterium für die Zulassungsfähigkeit eines Vorhabens (§ 34 Abs. 2 BNatSchG). Ziel ist es, den günstigen Erhaltungszustand der Arten und Lebensräume der Anhänge I und II der FFH-RL bzw. der Vogelarten i. S. d. Anhangs I sowie der Zugvogelarten nach Art. 4 Abs. 2 der V-RL zu wahren (Art. 2 Abs. 2, Art. 7 FFH-RL). Die Bewertung der Erheblichkeit von Beeinträchtigungen ist somit am Kernbegriff der Stabilität des Erhaltungszustandes zu orientieren. Die Erheblichkeit ist dann gegeben, wenn die Vorhabenswirkungen eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes einer Art oder eines Lebensraumes auslösen. Bleibt der Erhaltungszustand (einschließlich seiner Wiederherstellungsmöglichkeiten) hingegen stabil, so ist davon auszugehen, dass die Aussichten, ihn in Zukunft zu verbessern, nicht beeinträchtigt werden. Das zukünftige Entwicklungspotenzial der Erhaltungsziele bleibt somit gewahrt (vgl. Nr. 5.2.5.2 Leitfadens FFH-VP <S. 39 f.>).

Ob ein Straßenbauvorhaben nach dem so konkretisierten Prüfungsmaßstab zu "erheblichen Beeinträchtigungen" führen kann, ist danach vorrangig eine natur-schutzfachliche Fragestellung, die anhand der Umstände des jeweiligen Einzelfalles beantwortet werden muss. Mit Blick auf die Erhaltungsziele eines Natura 2000-Gebiets stellt insofern allein der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten ein geeignetes Bewertungskriterium dar. Dabei ist zu fragen, ob sicher ist, dass ein günstiger Erhaltungszustand trotz der Durchführung des Vorhabens stabil bleiben wird. In der Ökosystemforschung bezeichnet "Stabilität" die Fähigkeit, nach einer Störung wieder zum ursprünglichen Gleichgewicht zurückzukehren. Dabei ist zu berücksichtigen, dass einzelne Lebensräume und Arten in der Regel jeweils unterschiedliche Empfindlichkeiten, d. h. Reaktions- und Belastungsschwellen haben (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, NVwZ 2007, 1054, Rn. 43).

§ 3 Abs. 1 BayNat2000V legt in Verbindung mit den Anlagen 1a (für FFH-Gebiete) und 2a (für Vogelschutzgebiete) der Verordnung die Erhaltungsziele für die einzelnen Lebensraumtypen und Arten jedes Gebiets rechtsförmlich fest. Ziel ist danach die Gewährleistung eines günstigen Erhaltungszustands durch Erhalt, ggf. Wie-

derherstellung bestimmter Strukturen bzw. artspezifischer Lebensräume und ggf. weiterer in den Anlagen genannten Randbedingungen. Zur Präzisierung dieser zwangsläufig losgelöst von spezifischen örtlichen Gegebenheiten formulierten Zielsetzungen eröffnet § 3 Abs. 4 BayNat2000V die Möglichkeit, durch Vollzugshinweise die Erhaltungsziele gebietsbezogen näher zu konkretisieren. Davon hat das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz mit den „Vollzugshinweisen zur gebietsbezogenen Konkretisierung der Erhaltungsziele der bayerischen Natura 2000-Gebiete“ vom 29.02.2016, Gz. 62-U8629.54-2016/1, Gebrauch gemacht.

Danach gelten für das FFH-Gebiet „Wörnitztal“ folgende konkrete Erhaltungsziele:

- Erhalt der Wörnitz als Fließgewässerökosystem ohne wesentliche wasserbauliche Änderung mit ihrer Aue als großflächige Offenlandschaft geringer Zerschneidung mit großflächig ausgebildeten Flachland-Mähwiesen sowie kleinflächigen Vorkommen von Trockenrasen und den bundesweit bedeutenden Vorkommen des Rapfens und anderer Anhang-II-Fischarten. Erhalt der charakteristischen Lebensgemeinschaften sowie der Vernetzung zu Nachbarlebensräumen. Erhalt der Durchgängigkeit für ein kohärentes Natura 2000-Netz.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Natürlichen eutrophen Seen mit einer Vegetation des *Magnopotamions* oder *Hydrocharitions*. Erhalt ggf. Wiederherstellung ausreichend störungsfreier Gewässerzonen und der unverbauten, unbefestigten bzw. unerschlossenen Uferbereiche einschließlich der natürlichen bzw. naturnahen Verlandungszonen. Erhalt des charakteristischen Nährstoffhaushalts, des Gewässerchemismus und der hydrologischen Verhältnisse.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Wörnitz als Fluss der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des *Ranunculion fluitantis* und des *Callitricho-Batrachion* mit der sie prägenden Gewässerqualität, Fließdynamik sowie der Durchgängigkeit für Gewässerorganismen. Erhalt ggf. Wiederherstellung unverbauter Abschnitte.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Naturnahen Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien (*Festuco-Brometalia*) in ihren nutzungs- und pflegegeprägten und weitgehend gehölzfreien Ausbildungsformen und mit der sie prägenden lebensraumtypischen Nährstoffarmut.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Feuchten Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe in gehölzreicher Ausbildung mit dem sie prägenden Wasserhaushalt.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Mageren Flachland-Mähwiesen (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*) in ihren nutzungsgeprägten und weitgehend gehölzfreien Ausbildungsformen mit den sie prägenden nährstoffarmen bis mäßig nährstoffreichen frischen bis feuchten Standorten.
- Erhalt der Kalkfelsen mit Felsspaltenvegetation. Erhalt ggf. Wiederherstellung der offenen, besonnten und nährstoffarmen Standorte. Erhalt ggf. Wiederherstellung von nicht durch Tritt und intensive Freizeitnutzung beeinträchtigten Bereichen.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Waldmeister-Buchenwälder (*Asperulo-Fagetum*) und der sie prägenden naturnahen Bestands- und Altersstruktur sowie lebensraumtypischer Baumarten-Zusammensetzung mit einem ausreichenden Angebot an Altholz, Totholz und Höhlenbäumen.

- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) mit einem naturnahen Wasserhaushalt sowie naturnaher Bestands- und Altersstruktur, lebensraumtypischer Baumarten-Zusammensetzung und einem ausreichenden Angebot an Altholz, Totholz und Höhlenbäumen und natürlicher Entwicklung auf extremen Standorten.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Population des Rapfens. Erhalt ggf. Wiederherstellung der langen, natürlich frei fließenden, weitgehend unzerschnittenen Gewässerabschnitte mit ihren Altarmen und Altgewässern. Erhalt ggf. Wiederherstellung der Gewässerdynamik von Umlagerungen und Geschiebetransport. Wiederherstellung von schnell überströmten Kiesbänken mit lockerem, unverfestigtem, steinig-kiesigem Sohlsubstrat als Laichhabitate.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Population der Groppe in der Schwalb. Erhalt der klaren, unverbauten Fließgewässerabschnitte und Wiederherstellung derzeit weniger gut geeigneter Abschnitte zu Gewässerabschnitten mit reich strukturiertem Gewässerbett, insbesondere steinig-kiesigem Sohlsubstrat, welches locker, unverschlammt und gut durchströmt ist. Wiederherstellung der vollständigen Durchgängigkeit von Schwalb und Wörnitz (durch Rückbau von Querverbauungen oder den Einbau von Fischtreppen) und der natürlichen Fließdynamik.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Population des Schlammpeitzgers. Wiederherstellung der Wörnitz mit ihren Altarmen und Altgewässern, mit weichgründigen, locker durchlüfteten Schlammböden und sandigem Untergrund.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Population des Bitterlings. Erhalt der Wörnitz mit ihren Altarmen und Altgewässern, mit weichgründigen, locker durchlüfteten Schlammböden und sandigem Untergrund. Wiederherstellung der vollständigen Durchgängigkeit des Gewässersystems. Wiederherstellung von Rahmenbedingungen, die zu weniger Sedimenteinträgen und Einleitungen sowie geringer Eutrophierung und Nährstoffbelastung führen. Erhalt von reproduzierenden Großmuschelbeständen. Wiederherstellung einer funktionierenden Bisambekämpfung.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Population der Bachmuschel. Erhalt ggf. Wiederherstellung der naturnahen, gegen Nährstoffeinträge gepufferten, reich strukturierten Fließgewässer von Wörnitz und Nebenbächen einschließlich Ufervegetation und -gehölzen, in Abschnitten an denen sich keine Konflikte mit dem Wiesenbrüterschutz ergeben. Erhalt ausreichender Wirtsfischpopulationen von Döbel, Dreistachliger Stichling, Rotfeder, Kaulbarsch, Flussbarsch und Elritze. Wiederherstellung einer ausreichend guten Gewässerqualität mit geringen Nitratwerten in der Wörnitz und ihren Nebenbächen. Ausrichtung einer ggf. erforderlichen Gewässerunterhaltung auf den Erhalt der Bachmuschel und ihre Lebensraumansprüche in von ihr besiedelten Gewässerabschnitten.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Population des Bibers in der Wörnitz mit ihren Auenbereichen, ihren Nebenbächen mit deren Auenbereichen, Altgewässern und in den natürlichen oder naturnahen Stillgewässern. Erhalt ggf. Wiederherstellung ausreichender Uferstreifen für die vom Biber ausgelösten dynamischen Prozesse.

- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Population des Skabiosen-Scheckenfalters. Erhalt nährstoffarmer offener Feucht- und Trockenbiotope in nutzungs- und pflegegeprägten Ausbildungen.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Populationen des Hellen Wiesenknopf-Ameisenbläulings und des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings einschließlich der Bestände des Großen Wiesenknopfs und der Wirtsameisenvorkommen. Erhalt von Feuchtbiotopen und Hochstaudenfluren. Erhalt von nicht oder nur periodisch genutzten Saumstrukturen. Erhalt der Vernetzungsstrukturen und Trittsteinbiotope, wie Bachläufe, Säume und Gräben.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Population der Vogel-Azurjungfer. Erhalt der für die Fortpflanzung geeigneten Fließgewässer. Erhalt der Wasserqualität und der Vegetationsstruktur ihrer Habitate. Erhalt der besonnten, gegen Nährstoffeinträge gepufferten Gräben mit einer die Vorkommen schonenden Gewässerunterhaltung. Erhalt ggf. Wiederherstellung des angrenzenden extensiv genutzten Grünlands und kleinflächiger Brachen.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Population des Kammolchs. Erhalt für die Fortpflanzung geeigneter Gewässer. Erhalt des Struktureichtums, insbesondere der Unterwasservegetation von Kammolchgewässern, auch im zugehörigen Landlebensraum.

Für das Europäische Vogelschutzgebiet „Nördlinger Ries und Wörnitztal“ gelten folgende konkretisierte Erhaltungsziele:

- Erhalt ausgedehnter Offenland-Lebensräume mit hohem Grünlandanteil, Feuchtgebieten und Niedermooren als bedeutende Wiesenbrüter-Lebensräume und als Rast- und Nahrungsgebiet für eine Vielzahl an Vogelarten. Erhalt ggf. Wiederherstellung des auetypischen Wasserhaushalts der Wörnitzau. Erhalt ggf. Wiederherstellung ausreichend großer störungsfreier oder störungsarmer Bereiche.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Populationen von Wachtelkönig, Großem Brachvogel, Bekassine, Uferschnepfe, Kiebitz, Braunkehlchen, Wiesenpieper, Wiesenschafstelze, Grauammer und Wachtel sowie ihrer Lebensräume. Erhalt insbesondere großflächiger, extensiv genutzter, störungsarmer bis störungsfreier Feuchtwiesenkomplexe mit überwiegend baumfreiem Offenlandcharakter, hoher Bodenfeuchte und in ihrer z. T. nutzungsgeprägten Ausformung sowie mit den jeweils artspezifisch notwendigen Sonderstrukturen (Rufplätze, Sitzwarten, Deckung, Rückzugsflächen etc.). Erhalt des Wiesenbrüterlebensraums auch als primärer Lebensraum der (jetzt fast ausschließlich ackerbrütenden) Wiesenweihe sowie als Nahrungshabitat für Weißstorch. Erhalt ggf. Wiederherstellung geeigneter Lebensräume für den Pirol (Auwaldbereiche und flussbegleitende Bäume) in Randbereichen des Wiesenbrüterlebensraums.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Population der Wiesenweihe und ihrer Lebensräume, insbesondere störungsarmer Ackerflächen mit ausreichenden Anteilen niederwüchsiger Feldfrüchte (z. B. Wintergetreide) sowie von Brachflächen, Kleinstrukturen, Säumen, Kleingewässern, Bach- und Wiesentälchen, Verlandungszonen von Seen und Teichen etc. als wichtige Nahrungshabitate.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Störungsarmut der Jagdgebiete und Schlafplätze der Kornweihe sowie ihrer Nahrungsgrundlage, insbesondere reich strukturierter Offenlandschaften als Habitate für Kleinsäuger.

- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Populationen von Schwarzmilan, Rotmilan und Wespenbussard sowie ihrer Lebensräume, insbesondere großflächiger, störungsarmer, ausreichend unzerschnittener Wald-Offenland-Gebiete, auch als Lebensraum für den Pirol und Raubwürger. Erhalt ggf. Wiederherstellung von Alt- und Starkholzbeständen in Wäldern, Feldgehölzen, Baumreihen und Einzelbäumen als Bruthabitate sowie extensiv genutzter Offenlandbereiche mit Hecken, Säumen, Magerwiesen, (Feucht-)Grünland und Gewässern als Nahrungshabitate. Erhalt ggf. Wiederherstellung störungsarmer Räume um die Brutplätze, insbesondere zur Brut- und Aufzuchtzeit und Erhalt einer ausreichenden Anzahl an Horstbäumen. Die Förderung der Lebensräume der hier genannten Arten soll außerhalb der Wiesenbrüterkernegebiete erfolgen.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Rastgebiete für die durchziehenden Vogelarten Goldregenpfeifer, Wachtelkönig, Großer Brachvogel, Bekassine, Uferschnepfe, Kiebitz und Wachtel. Hier besonders ausreichend ungestörte, nahrungsreiche, extensiv genutzte Niederungen und Wiesengebiete, insbesondere der Rastplätze im Wemdinger Ried sowie von Schlammflächen und offenen Verlandungszonen an Gewässern.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Populationen von Rohrweihe, Rohrschwirl, Teichrohrsänger, Wasserralle, Krickente, Zwergtaucher und Blaukehlchen sowie ihrer Lebensräume, insbesondere störungsarmer, ausgedehnter Schilfgebiete und strukturreicher Verlandungsbereiche an Teichen, Kleingewässern und Gräben, mit offenem Wasser, Weidengebüschen und Schlammflächen in enger räumlicher Nähe. Erhalt der Störungsarmut auch im Winterhalbjahr in den Überwinterungslebensräumen der Rohrdommel.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Population von Eisvogel sowie seiner Lebensräume, insbesondere relativ ungestörter, naturbelassener Gewässerabschnitte mit ihren typischen Strukturen, z. B. natürlichen Abbruchkanten und Steilwänden, Altgewässern und Altarmen, fließgewässerdynamischen Prozessen und naturnahen Fischbeständen. Erhalt der Brutwände, auch in Sekundärlebensräumen.

In Bezug auf das gegenständliche Vorhaben können mit Blick auf die einzelnen Erhaltungsziele erhebliche Beeinträchtigungen der beiden Gebiete ausgeschlossen werden, ohne dass es zur Absicherung dieser Erkenntnis einer Verträglichkeitsprüfung bedürfte.

Die beiden betroffenen Natura 2000-Gebiete umfassen insgesamt mit 3.847 ha bzw. 7.089 ha entlang bzw. in räumlicher Umgebung der Wörnitz jeweils eine Fläche, die von ihrem Umgriff her weit über die Berührungspunkte mit der Ortsumgebung Dinkelsbühl hinausreicht. Die mit dem Vorhaben verbundenen baulichen Maßnahmen finden außerhalb der Natura 2000-Gebiete statt; eine unmittelbare räumliche Nähe der Ortsumgebung zu den beiden Gebieten besteht nur im Bereich des Baubeginns sowie -endes. Lediglich im Umfeld des nördlich von Dinkelsbühl geplanten Kreisverkehrs ragt zukünftig eine neu zu errichtende unterirdische Rohrleitung geringfügig in die Natura 2000-Gebietskulisse hinein.

Über diese Leitung sowie weitere, bereits jetzt bestehende Rohrleitungen wird nach dem Bau der Ortsumgebung dort anfallendes Straßenoberflächenwasser, das zuvor größtenteils vorgereinigt wird, in die innerhalb der beiden Gebiete verlaufende Wörnitz eingeleitet. Derartige Abwassereinleitungen in die Wörnitz finden sich heute schon an etlichen Stellen, u. a. wird schon jetzt auf der St 2218 und der B 25 anfallendes Oberflächenwasser – weitgehend ungereinigt und ungedrosselt – der Wörnitz zugeführt. Der Mittelwasserabfluss der Wörnitz beträgt hier etwa

1.500 l/s, durch die vorgesehenen Oberflächenwassereinleitungen werden ihr – rechnet man die direkt in die Wörnitz geplanten Einleitungen sowie die ihr indirekt über verschiedene Gewässer bedingt durch die Ortsumgehung zugeleiteten Wassermengen zusammen – insgesamt nur knapp 270 l/s an verschiedenen, voneinander in einiger Entfernung liegenden Stellen zusätzlich zugeführt. Vor diesem Hintergrund können merkliche nachteilige Auswirkungen auf die beiden Gebiete sowohl durch die neue Rohrleitung als auch die vorgesehenen Abwassereinleitungen insoweit bereits ohne weiter ins Detail gehende Prüfung ausgeschlossen werden.

Dieses Ergebnis bestätigen auch die in der Unterlage 13.5 niedergelegten Berechnungsergebnisse. Die Unterlage wurde erstellt, um die Vereinbarkeit der vorgesehenen Einleitung des Straßenoberflächenwassers in Gewässer mit den Vorgaben der WRRL zu belegen, sie kann jedoch auch in vorliegendem Zusammenhang ergänzend herangezogen werden. Danach beträgt die mittlere Chloridkonzentration in der Wörnitz im Bereich der Gewässereinleitung während der Winterdienstsaison 40 mg/l. Der repräsentative Jahresmittelwert der Chloridkonzentration im Bereich der Einleitung liegt ebenso bei 40 mg/l. Die vom Vorhabenträger in der Abbildung 1 der Unterlage 13.5 dokumentierte Abschätzung der Auswirkungen der hier vorgesehenen Einleitungen ergibt, dass sich die Chloridkonzentration im Bereich der zu Grunde gelegten Einleitungsstelle in die Wörnitz infolge des Vorhabens nur sehr geringfügig auf 42 mg/l erhöht. Bei dieser Abschätzung wurden, um eine Unterschätzung des Einflusses der Einleitungen in jedem Fall zu verhindern und „auf der sicheren Seite“ zu liegen, alle Einleitungsstellen, über die Straßenabwasser direkt oder über dazwischen liegende Gewässer der Wörnitz zugeführt werden, zusammengefasst betrachtet (also alle Einleitungsstellen mit Ausnahme der Einleitungsstelle E3), die Abmilderung bzw. Verzögerung der Chloridzuführung durch die Einleitung in zwischen mehreren Einleitungsstellen und der Wörnitz selbst liegende Gewässer (Ölweiher, Ölgraben) wurde dabei außer Betracht gelassen (siehe S. 5 der Unterlage 13.5). Gleiches gilt für den (die lokale Gesamtkonzentration mindernden) Umstand, dass die Einleitungsstellen gewisse Abstände zueinander aufweisen. Eine mögliche Abmilderung durch Regenwasserbehandlungsanlagen wurde ebenso nicht in Ansatz gebracht (vgl. Abbildung 1 der Unterlage 13.5). Bei der Abschätzung wurden die einzelnen Einleitungsstellen und die dort jeweils zugeführten Straßenabwässer zusammengefasst und so behandelt, als würden sie an einer einzigen (fiktiven) Einleitungsstelle in die Wörnitz eingeleitet, wodurch die Belastung im Bereich dieser Einleitungsstelle höher ausfällt als dies bei Betrachtung mehrerer, räumlich verteilt liegender Einleitungsstellen mit jeweils geringeren Einleitungsmengen im unmittelbaren Einleitungsbereich jeweils der Fall wäre. Der Abschätzung liegt darüber hinaus die Annahme zu Grunde, dass die Chloridfracht über 24 Stunden verteilt eingeleitet wird, d. h. sie stellt bereits auf eine Spitzenbelastung an einem Tag bei Tausalzausbringung ab (siehe zum Ganzen unten unter C. 3.3.7.2.1 d) aa). Selbst wenn man – abweichend von der Unterlage 13.5 – für die gegenständliche Fragestellung im Rahmen der Abschätzung nicht den mittleren Wasserabfluss, sondern den mittleren Niedrigwasserabfluss der Wörnitz im Winter in Ansatz bringen würde, der nach Auskunft des Wasserwirtschaftsamtes Ansbach mit etwa 500 l/s zu veranschlagen ist, läge die Chloridkonzentration nicht höher als ca. 50 mg/l, wie auch das Bayerische Landesamt für Umwelt bestätigt hat.

Demgegenüber darf nach dem aktuellen Stand der wissenschaftlichen Diskussion jedenfalls davon ausgegangen werden, dass eine Chloridkonzentration von höchstens 50 mg/l sogar für die als insoweit besonders empfindlich geltenden Larven des Bachneunauges – welches hier gar nicht vorkommt – noch nicht als kritisch anzusehen ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 03.05.2013, NVwZ 2013, 1209 Rn. 36). Für die vorliegend relevanten Arten werden jedenfalls keine niedrigeren Orientierungswerte diskutiert; teilweise geht die wissenschaftliche Diskussion sogar von

noch deutlich höheren Schwellenwerten aus, da diese Arten eine noch in gewissem Maß höhere Toleranz gegenüber Salinität aufweisen (siehe z. B. BVerwG, Urteil vom 28.04.2016, NVwZ 2016, 1710 Rn. 115). Zudem stellt der genannte Jahresmittelwert von 50 mg/l nach Nr. 1.1.2 der Anlage 7 zur OGewV für Fließgewässer den maßgeblichen Wert für einen (noch) sehr guten ökologischen Zustand dar; auch dies kann insoweit nicht unberücksichtigt bleiben. Auf Grund der Berechnungsergebnisse ist auch erkennbar, dass die Chloridkonzentration auch bei kurzzeitigen Spitzenbelastungen die Schwelle von 400 mg/l unterschreiten wird, die nach gesichertem wissenschaftlichen Kenntnisstand auch bei akuten Stoßbelastungen nicht überschritten werden soll (siehe hierzu siehe hierzu nochmals unter C. 3.3.7.2.1 d) aa), auch wenn u. U. in kurzen Zeiträumen einzelner Tage bei bestimmten Witterungssituationen eine höhere Chloridbelastung als 42 mg/l auftreten sollte.

Die Erfüllung der Erhaltungsziele, die ggf. auch eine Wiederherstellung von Strukturen bzw. Populationen vorsehen, wird ebenso nicht erkennbar erschwert. Auch im Übrigen sind über die Auswirkungen hinaus, die insbesondere bereits von den bestehenden Trassen der B 25 und der St 2218 für die beiden Natura 2000-Gebiete ausgehen, durch den Bau und Betrieb der Ortsumgehung keine zusätzlich beeinträchtigend für die Gebiete wirkenden Effekte zu erkennen, auch nicht während der Bauphase (siehe auch Nr. 4.3 der Unterlage 12.1 T).

Da die Ortsumgehung Dinkelsbühl daher schon für sich genommen offensichtlich nicht geeignet ist, die beiden Gebiete erheblich zu beeinträchtigen (vgl. § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG), bedarf es auch keiner näheren Untersuchung, ob das Vorhaben im Zusammenwirken anderen Plänen und Projekten zu erheblichen Beeinträchtigungen führen kann (vgl. Nr. 4.3 Leitfaden FFH-VP). Gegenseitige Verstärkungen von Auswirkungen bzw. sonstige Wechselwirkungen auf die Natura 2000-Gebiete können bei einer derartigen Ausgangslage ohne nähere Untersuchungen in diese Richtung ausgeschlossen werden.

Die höhere Naturschutzbehörde hat keine ebenso keine Bedenken gegen die Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen der beiden Natura 2000-Gebiete geäußert.

#### 3.3.6.1.2 Gesetzlich geschützte Biotope

Im Untersuchungsgebiet finden sich einige Flächen, die dem Schutz des § 30 BNatSchG bzw. des Art. 23 BayNatSchG unterfallen. Dabei handelt es sich hauptsächlich um Feuchtgebüsche (Biotoptyp WG), Röhrichtbestände (Biotoptyp GR), seggen- und binsenreiche Nasswiesen (Biotoptyp GN), Großseggenriede (Biotoptyp VC) und feuchte Hochstaudenfluren (Biotoptyp GH). Diese finden sich schwerpunktmäßig im Bereich von feuchte- und nässegeprägten Vegetationsstrukturen in Talräumen und Geländesenken. Zusammenhängende Biotopkomplexe gibt es insbesondere im Wörnitztal, nahe Mögelins-Schlößlein und bei Weiherhaus.

Im Trassenbereich der Ortsumgehung sowie der im Rahmen des Vorhabens neu zu bauenden bzw. zu verändernden Straßen und Wege liegen keine dieser Flächen. Sie liegen auch nicht im unmittelbaren Umfeld der Ortsumgehungstrasse sowie der im Zuge der Planung baulich veränderten Abschnitte anderer Straßen. Die Standorte der Flächen, auf denen entsprechend ausgeprägte Biotopstrukturen vorzufinden sind, befinden sich vielmehr – entgegen den insoweit unzutreffenden Darlegungen in der Unterlage 1T – ausnahmslos deutlich außerhalb der mittelbaren Beeinträchtigungszone der gegenständlichen Straßenstücke, in welcher sich etwa verkehrsbedingte Schadstoffimmissionen oder Trennwirkungen eines Stra-

ßenkörpers nach wissenschaftlichen Erkenntnissen noch merklich auf vorhandene Biotopstrukturen auswirken. Wegen der prognostizierten Verkehrsbelastungen der einzelnen Straßenabschnitte ist hier insoweit eine Tiefe der Beeinträchtigungszone von 50 m (entlang der Ortsumgehung zwischen dem Kreisverkehr nördlich von Dinkelsbühl und dem südöstlich der Stadt geplanten Kreisverkehr) bzw. 30 m (entlang der Ortsumgehung zwischen dem Kreisverkehr südöstlich von Dinkelsbühl und dem Bauende sowie der meisten berührten Abschnitte anderer Straßen) beidseits der jeweiligen Straßenränder anzunehmen (vgl. dazu Nr. 5.1 der von den Bayerischen Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen herausgegebenen „Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben“ vom 21.06.1993).

Hinsichtlich der Lage der einzelnen Biotopflächen wird auf die Unterlage 12.2T verwiesen. Dort ist auch die genaue Ausdehnung und Abgrenzung dieser Flächen zeichnerisch dargestellt.

Eine Zerstörung oder sonstige erhebliche Beeinträchtigung i. S. v. § 30 Abs. 2 BNatSchG von gesetzlich geschützten Biotopflächen ist mit dem gegenständlichen Vorhaben somit nicht verbunden.

#### 3.3.6.1.3 Schutz bestimmter sonstiger Landschaftsbestandteile

Gemäß Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayNatSchG ist es verboten, in der freien Natur Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze oder -gebüsche einschließlich Ufergehölze oder -gebüsche zu roden, abzuschneiden, zu fällen oder auf sonstige Weise erheblich zu beeinträchtigen.

Diese Verbotstatbestände werden teilweise im Rahmen des Vorhabens erfüllt. Insbesondere müssen für den Bau der Ortsumgehung an verschiedenen Stellen derartige Gehölzstrukturen beseitigt werden, etwa in dem Bereich, in dem die Ortsumgehung die derzeitige Trasse der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen kreuzt, im Umfeld der Anwesen auf der „Wilhelmshöhe“, entlang der St 2220, auf Höhe der Kleingartenanlage am Waldrand östlich von Dinkelsbühl und entlang der bestehenden Trasse der St 2218 südöstlich von Dinkelsbühl. Daneben kommen auch verschiedene Gehölzstrukturen bzw. Teile davon in Zukunft innerhalb der bereits unter C. 3.3.6.1.2 beschriebenen Beeinträchtigungszone entlang der Ortsumgehung zu liegen.

Von den Verboten des Art. 16 BayNatSchG kann allerdings eine Ausnahme zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden oder wenn die Maßnahme aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist, wobei auch diese Entscheidung durch den Planfeststellungsbeschluss ersetzt wird (Art. 16 Abs. 2 BayNatSchG i. V. m. Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG und Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG).

Die Voraussetzungen für eine solche Ausnahme sind hier gegeben. Die verbundenen Beeinträchtigungen von Landschaftsbestandteilen der genannten Art werden im Ergebnis im Zuge der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen vollständig ausgeglichen (siehe hierzu die Ausführungen unter C. 3.3.6.4.10). Unabhängig davon machen auch überwiegende Gründe des öffentlichen Interesses das Vorhaben notwendig (Art. 23 Abs. 3 Satz 1 BayNatSchG). Die Belange, die für das Maßnahme streiten (siehe hierzu u. a. die Ausführungen unter C 3.2), sind so gewichtig, dass sie auch einen Eingriff in die nach Art. 16 BayNatSchG geschützten Landschaftsbestandteile und somit die Entfernung und Beeinträchtigung von Hecken, Feldgehölzen und Gebüschern rechtfertigen. Dabei ist insbesondere auch

zu berücksichtigen, dass die Ausdehnung der insoweit betroffenen Gehölze bzw. Gehölzteile vergleichsweise überschaubar ist und es sich bei den betroffenen Gehölzstrukturen vorwiegend um straßen- und wegebegleitende Hecken und Gebüsche handelt, die – insbesondere was die an Straßen stehenden Gehölze anbelangt – bereits derzeit durch den dortigen Verkehr Vorbelastungen infolge von Lärm-/Schadstoffimmissionen und dgl. unterliegen, die deren ökologischen Wert nicht unerheblich schmälern. Gangbare Alternativen, mit denen die entstehenden Beeinträchtigungen noch weiter verringert werden könnten, existieren zudem auch nicht (vgl. hierzu die Ausführungen unter C. 3.3.2).

Im Übrigen sieht die festgestellte Planung vor, Gehölze im Eingriffsbereich nur im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28. bzw. 29. Februar – und damit während der Vegetationsruhe – zu roden (siehe Maßnahmenblatt V2 auf S 48 der Unterlage 12.1 T) So wird in Anlehnung an Art. 16 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BayNatSchG immerhin ein gewisser Mindestschutz sichergestellt.

### 3.3.6.2 *Allgemeiner und besonderer Artenschutz*

Im Rahmen der Prüfung der naturschutzrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens sind auch die einschlägigen Bestimmungen des Artenschutzes zu beachten. Die Vorschriften des Artenschutzes dienen allgemein dem Schutz und der Pflege der wild lebenden Tier- und Pflanzenarten. Besondere Bedeutung kommt in Bezug auf die verfahrensgegenständliche Baumaßnahme dem Lebensstätten-schutz des § 39 Abs. 5 BNatSchG und den Zugriffsverboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu.

#### 3.3.6.2.1 Allgemeiner Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen

Dem allgemeinen Artenschutz dienen die in § 39 Abs. 5 BNatSchG niedergelegten Vorschriften des Lebensstätten-schutzes. Dabei überschneiden sich diese Vorschriften teilweise mit den landesrechtlichen Vorschriften zum Schutz bestimmter Landschaftsbestandteile (Art. 16 BayNatSchG) und zu gesetzlich geschützten Biotopen (Art. 23 BayNatSchG).

Nach § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG ist es insbesondere verboten, Bäume in bestimmter Lage, Hecken, lebende Zäune, Gebüsche und andere Gehölze in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September abzuschneiden, zu beseitigen oder auf den Stock zu setzen mit Ausnahme schonender Form- und Pflegeschnitte zur Gesunderhaltung der Bäume. Diese Verbote gelten gem. § 39 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG jedoch nicht für – wie vorliegend – nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft (siehe hierzu unten unter C. 3.3.6.4). Mit der Abarbeitung der Anforderungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wird den betroffenen Artenschutzbelangen durch entsprechende Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzverpflichtungen bereits Rechnung getragen (so die Begründung des angenommenen Änderungsantrags BT-Drs. 16/13430, S. 24).

Die im Maßnahmenblatt V2 in Unterlage 12.1 T vorgesehene Begrenzung des Zeitraums, innerhalb dessen Gehölzrodungen vorgenommen werden, gewährleistet im Übrigen auch insoweit in Anlehnung an § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG einen Mindestschutz. Zudem wird der mit dem Vorhaben verbundene Eingriff auch in dieser Hinsicht in vollem Umfang ausgeglichen (vgl. dazu C. 3.3.6.4.10).

### 3.3.6.2.2 Besonderer Artenschutz

#### 3.3.6.2.2.1 Rechtsgrundlagen

Zentrale Vorschriften des besonderen Artenschutzes sind die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG (Zugriffsverbote).

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

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (in Gestalt des Tötungsverbots) ist individuenbezogen, nicht populationsbezogen. Dabei ist dieser Tatbestand nach der Rechtsprechung des EuGH auch dann erfüllt, wenn sich die Tötung als unausweichliche Konsequenz eines im Übrigen rechtmäßigen Verwaltungshandelns erweist. Dass einzelne Exemplare besonders geschützter Arten durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen zu Schaden kommen können, ist indes bei lebensnaher Betrachtung nicht völlig auszuschließen. Solche kollisionsbedingten Einzelverluste sind zwar nicht direkt "gewollt", müssen aber – wenn sie trotz aller Vermeidungsmaßnahmen doch vorkommen – als unvermeidlich hingenommen werden. Wäre allerdings der Tatbestand des Tötungsverbots bereits bei der Kollision eines Einzelexemplars mit einem Kraftfahrzeug erfüllt, könnten Straßenbauvorhaben stets und ausschließlich nur noch im Wege einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zugelassen werden. Damit würde diese nach dem artenschutzrechtlichen Regelungsgefüge als Ausnahme konzipierte Vorschrift zum Regelfall. Ein sachgerechtes Verständnis des Gesetzes führt daher nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu der Auslegung, dass der Tötungstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nur erfüllt ist, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben in signifikanter Weise erhöht. Dabei sind Maßnahmen, mittels derer solche Kollisionen vermieden oder dieses Risiko zumindest minimiert werden soll, wie Überflughilfen, Leitstrukturen u. ä. in die Betrachtung einzubeziehen. Hiernach ist das Tötungsverbot dann nicht erfüllt, wenn das Vorhaben nach naturschutzfachlicher Einschätzung jedenfalls auf Grund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kein signifikant erhöhtes Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren verursacht, mithin unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem ebenfalls stets gegebenen Risiko, dass einzelne Exemplare einer Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen werden, z. B. von einem Raubvogel geschlagen werden (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, BVerwGE 131, 274 Rn. 91 m. w. N.). Ein „Nullrisiko“ ist somit nicht zu fordern (BVerwG NVwZ 2016, 1710 Rn. 141).

Eine vergleichbare Bagatellgrenze gilt auch für Maßnahmen zur Errichtung eines Vorhabens. Wird das baubedingte Tötungsrisiko durch Vermeidungsmaßnahmen bereits bis zur Schwelle des allgemeinen Lebensrisikos, dem die Individuen der jeweiligen Art ohnehin unterliegen, gesenkt, kann nach dem Maßstab praktischer Vernunft keine weitergehende artenschutzrechtliche Verantwortlichkeit bestehen (BVerwG, Urteil vom 08.01.2014, BVerwGE 149, 31 Rn. 99 m. w. N.). Diese Rechtsprechung aufgreifend bestimmt § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG i. d. F. des Gesetzes zur Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes vom 15.09.2017 nunmehr ausdrücklich, dass das Tötungs- und Verletzungsverbot nicht erfüllt wird, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten

Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann (vgl. auch BT-Drs. 18/11939, S. 17).

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten (siehe dazu die Definition in § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG) und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören. Eine erhebliche Störung liegt dabei vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Unter einer lokalen Population i. S. d. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG versteht man (aufbauend auf der Legaldefinition des § 7 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG) eine Gruppe von Individuen einer Art, die eine Fortpflanzungs- und Überdauerungsgemeinschaft bilden und einen zusammenhängenden Lebensraum gemeinsam bewohnen. Im Allgemeinen sind Fortpflanzungsinteraktionen und andere Verhaltensbeziehungen zwischen diesen Individuen häufiger als zwischen ihnen und Mitgliedern anderer lokaler Populationen derselben Art.

Eine populationsbiologische oder -genetische Abgrenzung von lokalen Populationen ist in der Praxis aber nur ausnahmsweise möglich. Daher sind hier pragmatische Kriterien erforderlich, die geeignet sind, lokale Populationen als lokale Bestände in einem störungsrelevanten Zusammenhang zu definieren. Je nach Verteilungsmuster, Sozialstruktur, individuellem Raumanspruch und Mobilität der Arten lassen sich zwei verschiedene Typen von lokalen Populationen unterscheiden. Zum einen gibt es den Typ einer lokalen Population im Sinne eines gut abgrenzbaren örtlichen Vorkommens. Dies betrifft Arten mit einer punktuellen oder zerstreuten Verbreitung oder solchen mit lokalen Dichtezentren, hier sollte sich die Abgrenzung an eher kleinräumigen Landschaftseinheiten orientieren (z. B. Waldgebiete, Grünlandkomplexe, Bachläufe) oder auch auf klar abgegrenzte Schutzgebiete beziehen. Zum anderen gibt es den Typ einer lokalen Population im Sinne einer flächigen Verbreitung. Bei Arten mit einer flächigen Verbreitung sowie bei reverbildenden Arten mit großen Aktionsräumen kann die lokale Population auf den Bereich einer naturräumlichen Landschaftseinheit bezogen werden. Wo dies nicht möglich ist, können planerische Grenzen (Kreise oder Gemeinden) zugrunde gelegt werden (siehe dazu Länderarbeitsgemeinschaft Naturschutz (LANA), Hinweis zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des Bundesnaturschutzgesetzes, 2009, S. 6).

Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population liegt vor, wenn so viele Individuen betroffen sind, dass sich die Störung auf die Überlebenschancen, die Reproduktionsfähigkeit und den Fortpflanzungserfolg der lokalen Population auswirkt, wobei dies artspezifisch für den jeweiligen Einzelfall untersucht und beurteilt werden muss (siehe LANA, Hinweis zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des Bundesnaturschutzgesetzes, 2009, S. 5 f.).

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

Der Schutz dieses Verbots wird folglich nicht dem Lebensraum der geschützten Arten insgesamt, sondern nur selektiv den ausdrücklich bezeichneten Lebensstätten zuteil, die durch bestimmte Funktionen für die jeweilige Art geprägt sind. Dies folgt zum einen aus der scharfen systematischen Trennung zwischen der Teilregelung des Beschädigungs- und Zerstörungstatbestandes in § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG, der die eingriffsbetroffenen Lebensstätten nennt, und der ergänzenden Regelung in § 44 Abs. 5 BNatSchG, die im Rahmen einer funktionalen Betrachtung den räumlichen Zusammenhang einbezieht. Dasselbe folgt zum anderen daraus, dass es § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG auch verbietet, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Na-

tur zu entnehmen, und damit dem Wortlaut nach eine enge Auslegung des Begriffs der Fortpflanzungs- oder Ruhestätte nahelegt, die jeden einer solchen Entnahme zugänglichen, als Ort der Fortpflanzung oder Ruhe dienenden Gegenstand – wie einzelne Nester oder Höhlenbäume – einschließt. In zeitlicher Hinsicht betrifft die Verbotsnorm primär die Phase aktueller Nutzung der Lebensstätte. Unter Berücksichtigung des verfolgten Zwecks der Regelung, die Funktion der Lebensstätte für die geschützte Art zu sichern, ist dieser Schutz aber auszudehnen auf Abwesenheitszeiten der sie nutzenden Tiere einer Art, sofern nach deren Lebensgewohnheiten eine regelmäßig wiederkehrende Nutzung zu erwarten ist (BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, BVerwGE 133, 239 Rn. 66 m. w. N.). Bloß potentielle Lebensstätten fallen dagegen nicht unter den Verbotstatbestand, weil es insoweit an dem vorausgesetzten Individuenbezug fehlt. Entsprechendes gilt für Lebensstätten von Individuen nicht standorttreuer Arten, nachdem sie von diesen verlassen worden sind (BVerwG, Urteil vom 12.03.2008, BVerwGE 130, 299 Rn. 222).

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

Für nach § 15 Abs. 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft (siehe hierzu unten unter C. 3.3.6.4), die nach § 17 Abs. 1 oder Abs. 3 BNatSchG zugelassen oder von einer Behörde durchgeführt werden, gelten die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG nur nach folgenden Maßgaben: Sind in Anhang IV Buchstabe a der FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Tötungs- und Verletzungsverbot von § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG – wie bereits dargelegt – nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann. Daneben ist das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht erfüllt, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG). An der ökologischen Gesamtsituation des von dem Vorhaben betroffenen Bereichs darf damit im Hinblick auf seine Funktion als Fortpflanzungs- und Ruhestätte keine Verschlechterung eintreten. Dazu kann es erforderlich sein, funktionserhaltende oder konfliktminimierende Maßnahmen zu treffen, die unmittelbar am voraussichtlich betroffenen Bestand ansetzen, mit diesem räumlich-funktional verbunden sind und zeitlich so durchgeführt werden, dass zwischen dem Erfolg der Maßnahmen und dem vorgesehenen Eingriff keine zeitliche Lücke entsteht (LANA, Vollzugshinweise zum Artenschutzrecht, Stand 19.11.2010, S. 52.). Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgelegt werden (§ 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG). Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gilt dies entsprechend (§ 44 Abs. 5 Satz 4 BNatSchG). Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht vor (§ 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG).

Werden durch die Ausführung des plangegegenständlichen Vorhabens die so modifizierten Zugriffsverbote i. S. d. § 44 Abs. 1 BNatSchG dennoch verwirklicht, so muss geprüft werden, ob gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG im Einzelfall Ausnahmen von den Verboten, u. a. im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Landesverteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder der maßgeblich günstigen Auswirkungen auf die Umwelt oder aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses

einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, zugelassen werden können (§ 45 Abs. 7 Satz 1 Nrn. 4 und 5 BNatSchG). Eine solche Ausnahme darf dabei nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Art. 16 Abs. 1 FFH-RL weiter gehende Anforderungen enthält.

### 3.3.6.2.2.2 Bestand und Betroffenheit der auf Grund von Unionsrecht streng oder besonders geschützten Tierarten

Vor dem Hintergrund der dargestellten Rechtslage hat der Vorhabensträger diejenigen in Anhang IV der FFH-RL aufgeführten Arten, die europäischen Vogelarten und die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG genannten Arten, die nach der vorhandenen Lebensraumausstattung im Untersuchungsgebiet (Prüfraum; siehe zu dessen räumlicher Abgrenzung Kapitel 2 der Unterlage 12.4 T) vorkommen können, einer vertieften Untersuchung unterzogen. Hinsichtlich der im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen bzw. potentiell vorkommenden Tierarten, ihrer Lebensräume und ihrer Lebensgewohnheiten wird ergänzend zu den nachfolgenden Ausführungen auf Kapitel 7 der Unterlage 12.4 T Bezug genommen.

Dabei wurden Maßnahmen zur Vermeidung sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigt. Im Wesentlichen handelt es sich um folgende Maßnahmen, die als Gegenstand der festgestellten Planung vom Vorhabensträger verbindlich umzusetzen sind (vgl. Kapitel 4.2, 5.3 und 7.3 der Unterlage 12.1 T sowie Kapitel 6.1 und 6.2 der Unterlage 12.4 T):

- Bauzeitliche Sicherung von Gehölzbeständen und Einzelbäumen (Maßnahme S1).  
Gehölze und hochwertige Vegetationsstrukturen mit zum Teil hervorgehobener Bedeutung für besonders bzw. streng geschützte Tierarten werden durch Bauzäune und Schutzmaßnahmen nach DIN 18920 und den RAS-LP 4 vor baubedingten Beeinträchtigungen und mechanischen Beschädigungen infolge des Baubetriebs geschützt. Die Gehölze werden dabei gegen Beeinträchtigungen im Wurzelbereich gesichert und vor Überdeckung geschützt.
- Kennzeichnung hochwertiger Lebensräume (Maßnahme S2).  
Während der Bauabwicklung werden verschiedene empfindliche Strukturen als Tabubereiche gekennzeichnet und von der Inanspruchnahme ausgenommen. Sie werden gegenüber dem Baufeld abgezäunt, um die Lage vor Ort zu verdeutlichen und ein unbeabsichtigtes Betreten oder Ablagern von Stoffen zu verhindern. Von der Maßnahme umfasst sind folgende Strukturen:
  - verbleibende wechselfeuchte Straßenböschungen und Nebenflächen mit Gehölzen und Saumstrukturen an der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen und dem Feldweg Richtung Mögelins-Schlößlein
  - artenreiche Flachland-Mähwiesen in der Feldflur
  - Gehölz-Freiflächenkomplexe mit artenreichen Mähwiesen und Säumen am Sportplatz
  - verbleibende Gehölze mit Säumen am Bogenschießplatz
  - Ackerflächen an der Heiningen Straße
- Anlegung von Erdbecken zur Wasserrückhaltung (Maßnahme V1).  
Die Planung sieht insgesamt drei Erdbeckenanlagen vor, um den Schadstoffeintrag von den Straßenflächen in Oberflächengewässer zu verringern und eine

hydraulische Überlastung der Gewässer, denen das Wasser aus den Beckenanlagen zufließt, zu verhindern.

- Zeitliche Beschränkung von Rodungen und Abbrucharbeiten (Maßnahme V2). Die für die Umsetzung des Vorhabens notwendigen Gehölzrodungen erfolgen außerhalb der Brut- und Vegetationszeit, also im Zeitraum von Anfang Oktober bis Ende Februar. Zusätzlich dürfen Höhlenbäume sowie Bäume mit sonstigen für Fledermäuse potentiell geeigneten Quartierstrukturen nur von Mitte September bis Mitte Oktober und nach einer Kontrolle auf aktuelle Besiedlung/Nutzung gefällt werden. Derartige Bäume werden im genannten Zeitraum mit Hilfe eines Fällkrans oder eines Hubsteigers abschnittsweise gefällt. Stamm- oder Astabschnitte mit potentiellen Quartieren, in denen die Anwesenheit von Fledermäusen durch eine entsprechende Fachkraft nicht sicher ausgeschlossen werden kann, werden sanft auf dem Boden abgelegt, um eine Verletzung oder Tötung evtl. sich dort aufhaltender Fledermäuse zu verhindern. Die betreffenden Stamm- und Astabschnitte werden nicht sofort abtransportiert oder gehäckselt; sie verbleiben vielmehr mindestens 24 Stunden vor Ort, damit ggf. anwesende Fledermausindividuen ihre Quartiere aus eigener Kraft verlassen können. Um evtl. angetroffene Fledermäuse ggf. fachgerecht versorgen zu können, wird zu den Rodungsarbeiten jeweils eine Fachkraft mit Fledermauserfahrung hinzugezogen.

Der vorgesehene Abbruch der Feldscheune auf dem Grundstück Fl.-Nr. 1524, Gemarkung Dinkelsbühl, wird ebenso außerhalb der Vogelbrutzeit durchgeführt, d. h. die Abbrucharbeiten erfolgen im Zeitraum von Anfang Oktober bis Ende Februar.

- Begrenzung des Zeitraums für das Abschieben der Vegetationsdecke (Maßnahme V3). Die Vegetationsdecke innerhalb des Baufeldes wird außerhalb der Brutzeit von Vögeln und der Aktivitätszeit von Amphibien und Reptilien abgeschoben, also nur im Zeitraum von Anfang Oktober bis Ende Februar. Bis zum Baubeginn und auch während der Bauphase wird das Baufeld nachfolgend durch geeignete Maßnahmen (z. B. regelmäßiges Pflügen) von neuem Aufwuchs freigehalten. Alternativ dazu ist unmittelbar vor Baubeginn zu belegen, dass sich im jeweiligen Baufeldbereich keine Nester und Brutplätze bodenbrütender Vogelarten befinden.
- Erhöhung des Struktur- und Lebensraumangebotes für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling (Maßnahme V4). Im Bereich westlich der Einmündung der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen in die Ortsumgehung werden, um für den dort vorkommenden Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling das Lebensraum- und Strukturangebot zu erhöhen, geeignete wechselfeuchte Böschungen und Nebenflächen extensiv entwickelt und gepflegt.
- Reptilienfreundliche Böschungsgestaltung (Maßnahme V5). Neue südexponierte Straßenböschungen und Straßenbegleitflächen werden in geeigneten Bereichen reptilienfreundlich gestaltet. Dort, wo dies bautechnisch möglich ist, wird auf den Auftrag von Oberboden verzichtet. In geeigneten Teilbereichen werden Kleinstrukturen wie etwa Steinlinsen, Lesesteine, Gabionen oder Totholz eingebracht, die das Lebensraumangebot durch zusätzliche Versteck- und Sonnenplätze erweitern.
- Durchgängigkeit von Unterführungen für Kleintiere (Maßnahme V6). Unterführungsbauwerke für die Ortsumgehungstrasse kreuzende Straßen bzw. Wege (in der Nähe der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen, im Zuge der Rudolf-

Schmidt-Straße sowie der Heinger Straße) werden kleintierfreundlich gestaltet. Zwischen Bordstein und Widerlager wird jeweils ein schmaler bewachsener bzw. nicht versiegelter Streifen samt Versteckmöglichkeiten angelegt, um Reptilien und weiteren bodengebundenen Arten eine Querung der Bauwerke zu ermöglichen. Ergänzend dazu werden Leitelemente von jeweils 50 m Länge beidseitig der Unterführungen angebracht, um die Kleintiere zu den Unterführungen hinzuführen.

- Erhaltung der Allee am „Mutschachweg“ (Maßnahmen V7 und G6).  
Der „Mutschachweg“ wird mit Hilfe eines überschütteten Rahmenbauwerks über die Ortsumgehung überführt. Im Gegenzug für die im Rahmen der Herstellung des Bauwerks nicht zu vermeidenden Eingriffe in den Alleebestand (nach derzeitigem Sachstand müssen 10 - 12 Bäume in einem ca. 60 tiefen Bereich gerodet werden) werden entsprechend großkronige Bäume im Bereich des Bauwerks gepflanzt, um die Allee als solche zu erhalten und lückenlos über das Bauwerk hinweg fortzuführen. Die Überschüttung des Bauwerks wird dabei mit einem für die zur Pflanzung vorgesehenen Bäume ausreichenden Wurzelraumvolumen ausgestaltet, die festgestellte Planung ermöglicht dies; ein dauerhafter Bestand der neu anzupflanzenden Bäume ist nicht zuletzt deshalb als hinreichend gesichert anzusehen. In dem Bereich, in dem die Ortsumgehung die Allee unterquert, werden außerdem Gehölze gepflanzt, anfangs werden zusätzlich (sofort wirksame) 2 m hohe Leit- und Irritationsschutzwände installiert, bis die Gehölzpflanzungen deren Funktion (Abschirmung gegenüber Lichtmissionen aus dem Straßenverkehr) übernehmen können. Eine exakte Bestimmung, wann dies der Fall, ist im Vorhinein nicht möglich, vielmehr ist die Eignung zur Funktionsübernahme jeweils vor Ort durch eine entsprechend fachkundige Person festzustellen; auch dies ist Aufgabe der unter A. 3.2.8 dem Vorhabensträger abverlangten ökologischen Baubegleitung (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 03.05.2013, NVwZ 2013, 1209 Rn. 77 a. E.). Solange die gepflanzten Gehölze die ihnen zugeordnete Funktion nicht erfüllen können, müssen die Leit- und Irritationsschutzwände an Ort und Stelle verbleiben. Die Bauzeit für das Bauwerk (Rodung bis Fertigstellung des Bauwerks mit Baumpflanzungen) wird auf max. ein Jahr begrenzt; dieser Zeitraum erscheint der Planfeststellungsbehörde aus heutiger Sicht realistisch und ausreichend für die Herstellung des Bauwerks sowie die Vornahme der vorgesehenen Anpflanzungen. Die zwischenzeitlich vom Vorhabensträger verfolgte Idee, alternativ dazu eine funktionsähnlich zur Allee vergleichbare temporäre Leitstruktur einzurichten, hat er im Übrigen auf Vorhalt der höheren Naturschutzbehörde wieder aufgegeben und die genannte Begrenzung der Bauzeit explizit zugesichert. Soweit sich in der landschaftspflegerischen Begleitplanung noch Aussagen bzgl. der vormals angedachten temporären Leitstruktur finden, sind diese damit überholt. Auf einen entsprechenden Einwand im Anhörungsverfahren hin hat der Vorhabensträger zudem zugesagt, als Absturzsicherung im Bereich der Überführung einen Zaun zu installieren.
- Anlegung von Leitpflanzungen und Errichtung von Irritationsschutzwänden entlang des „Mutschachwaldes“ (Maßnahme V8).  
In dem Bereich, in dem die Ortsumgehung in unmittelbarer Nähe parallel zum Rand des „Mutschachwaldes“ verläuft, wird auf der westlichen Straßenböschung der Ortsumgehung eine dauerhafte Leit- und Irritationsschutzwand mit 4 m Höhe errichtet, die unmittelbar nach Errichtung ihre Wirkung entfaltet. Östlich der Ortsumgehung werden auf der hier entlang der Straßentrasse geplanten Mengendeponie Gehölzpflanzungen vorgenommen, zusätzlich ist temporär eine (sofort wirksame) 4 m hohe Leiteinrichtung im Bereich der Unterführung der Rudolf-Schmidt-Straße vorgesehen, bis deren Leitfunktion durch die angepflanzten Gehölze erfüllt wird. Eine exakte Bestimmung, wann dies der Fall, ist auch insoweit im Voraus nicht möglich. Vielmehr ist auch hier die Funktions-

übernahme vor Ort durch eine fachkundige Person (in Gestalt der unter A. 3.2.8 beauftragten ökologischen Baubegleitung) festzustellen. Solange die gepflanzten Gehölze die ihnen zgedachte Funktion nicht erfüllen können, müssen die Leit- und Irritationsschutzwände auch hier an Ort und Stelle verbleiben. Durch die vorgesehenen Leitstrukturen sollen insbesondere Fledermäuse davon abgehalten werden, in den Straßenraum einzufliegen. Die Bepflanzungen beschränken sich weitgehend auf den Kronenbereich der Böschung, um einen Flugkorridor entlang des Waldrandes offen zu halten. Daneben schirmt die Mengendeponie den Waldrandbereich gegenüber aus dem Straßenverkehr herührenden Lichtimmissionen ab.

Im Bereich des Regenrückhaltebeckens „Kobeltsmühle“ sind keine Leit- bzw. Sperreinrichtungen vorgesehen. Dieses Gewässer einschließlich der ufernahen Gehölzstrukturen wird zwar sehr intensiv als Jagdhabitat genutzt. Die dort anzutreffenden Flugrouten folgen aber den vorhandenen Strukturen und verlaufen damit im Wesentlichen parallel zur Ortsumgehungsstraße. In den Bereichen, in denen die Trasse für Fledermäuse Strukturen quert, an denen sich die Tiere im Flug orientieren können, verläuft die Ortsumgehungsstraße deutlich unterhalb der Oberfläche des umgebenden Geländes innerhalb eines Einschnittes, so dass sie ohne die Gefahr von Kollisionen von Fledermäusen überflogen werden kann. Insoweit sind daher keine weitergehenden Maßnahmen geboten.

- Bau von Amphibienleiteinrichtungen mit Durchlässen (Maßnahme V9).  
Im Umfeld der Querung der Heiningers Straße sowie im Bereich der Rudolf-Schmidt-Straße sind stationäre Amphibienleiteinrichtungen mit Durchlässen, die in den Straßenkörper der Ortsumgehungsstraße integriert werden, vorgesehen. Die Leiteinrichtungen im Bereich der Heiningers Straße weisen eine Länge von jeweils rund 800 m auf, an der Rudolf-Schmidt-Straße sind sie etwa je knapp 300 m lang. Die Dimensionierung der Leiteinrichtungen gewährleistet, dass auch kleine und – größtenteils auch – mittelgroße Säuger sowie weitere bodengebundene Arten die Ortsumgehungsstraße ohne die Gefahr einer Kollision mit Fahrzeugen passieren können.

Soweit im Anhörungsverfahren geltend gemacht wurde, der Wellstahldurchlass mit Nr. 7.7 im Bauwerksverzeichnis weise keinen Bezug zur landschaftspflegerischen Maßnahme vA1 (die nachfolgend noch beschrieben wird) auf, geht dies daran vorbei, dass der angeführte Durchlass nicht Bestandteil der Maßnahme V9 ist. Er liegt deutlich abseits der Durchlässe, die Gegenstand dieser Maßnahme sind. Der Durchlass wird zudem nicht im Rahmen der gegenständlichen Planung neu geschaffen, sondern existiert bereits heute. Infolge des Baus der Ortsumgehungsstraße und der in diesem Zuge vorgesehenen Aufstufung des betreffenden Abschnitts der St 2218 zur Bundesstraße ändert sich lediglich die Baulastträgerschaft für den Durchlass.

- Mobile Schutzzäune während der Bauzeit (Maßnahme V10).  
Zur Verhinderung einer Ein- bzw. Rückwanderung von Reptilien und Amphibien in das Baufeld wird ein für diese Tiere nicht überkletterbarer Zaun beidseitig entlang des gesamten Baufeldes während der Bauzeit aufgestellt.
- Leitpflanzungen für Amphibien (Maßnahme V11).  
Im Bereich von mehreren Brücken und Unterführungen (nahe der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen, am „Mutschachweg“, an der Rudolf-Schmidt-Straße und der Heiningers Straße) sind, um Amphibien, insbesondere den Laubfrosch, zu den geplanten Unter- bzw. Überführungsbauwerken hinzulenken, Gehölzpflanzungen beidseits dieser Querungsbauwerke vorgesehen. Die Pflanzungen sind mit entsprechend großen Pflanzgrößen auszuführen, um die Leitfunktion der gepflanzten Gehölze von Anfang an sicherzustellen.

- Verzicht auf Beleuchtung der Ortsumgehung.  
Die Ortsumgehungstrasse als solche wird nicht beleuchtet, um eine anlockende Wirkung etwa für Insekten zu vermeiden, da hierdurch wiederum insektenfressende Tierarten (z. B. Fledermäuse) in den Straßenbereich gelockt würden. Ebenso ist keine Beleuchtung im Bereich des „Mutschachwegs“ sowie von Knotenpunkten vorgesehen. Soweit z. B. im Bereich von Geh- und Radwegen Beleuchtungsanlagen erforderlich werden, werden diese mit LED-Lampen ausgestattet, um die anlockende Wirkung der Beleuchtung zu minimieren. Leuchtkörper und Reflektoren werden dabei so ausgerichtet, dass die Lichtkegel nur auf die Straßenbereiche zielen.
- Neugestaltung von Landlebensräumen für die Knoblauchkröte (Maßnahme vA1).  
Zwei Jahre vor Beginn des Streckenbaus werden auf einer Fläche von insgesamt etwa 2,11 ha neue Landlebensräume für die Knoblauchkröte etabliert. Hierzu ist insbesondere vorgesehen, die betreffende Fläche in extensive Grünlandnutzung zu überführen (mit bis zu dreischüriger Mahd der Wiesenflächen sowie jährlich alternierendem streifenweisen Umpflügen von ca. 40 % der Fläche) und angrenzende Wege durch die Anpflanzung von Hecken und Baumreihen randlich einzugrünen und abzuschirmen. Durch die Maßnahme erhöht sich gleichzeitig auch das Lebensraumangebot für die Feldlerche.
- Schaffung von Ersatzlebensraum für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling (Maßnahme vA2).  
Vor Baubeginn werden auf einer Fläche von etwa 1,25 ha nahe der Froschmühle neue Lebensraumstrukturen für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling etabliert. Hierfür erfolgt eine dauerhafte extensive Bewirtschaftung wechselfeuchter Wiesen mit einem Vorkommen des Großen Wiesenknopfs unter Anwendung eines bestimmten Mahdregimes (zwei- bis dreischürige Mahd der Wiesenflächen in zwei Abschnitten, zweischürige Mahd der Wiesenknopfbestände unter Belassung wechselnder kleinflächiger Brachestreifen auf ca. 20 % der Fläche), teilweise wird der Große Wiesenknopf auch im Rahmen der Maßnahme zusätzlich eingesät. Auch diese Maßnahme vergrößert gleichzeitig das Lebensraumangebot für die Feldlerche.
- Anlegung von Lebensraumstrukturen für Rebhuhn und Feldlerche (Maßnahme vA3).  
Zwei Jahre vor Beginn des Streckenbaus werden auf einer Fläche von etwa 3,66 ha für das Rebhuhn und die Feldlerche (weitere) geeignete Lebensraumstrukturen eingerichtet. Dabei werden mehrreihige Dornhecken mit vorgelagertem Krautsaum angelegt und das dortige Grünland in eine extensive Nutzung überführt. Auch hier wird ein bestimmtes Mahdregime zu Grunde gelegt (in den ersten drei Jahren dreischürige Mahd, dann zweischürige Mahd). Ergänzend werden teilweise Obstbaumhochstämme angepflanzt sowie etwa alle drei Jahre auf wechselnden Teilflächen durch flachen Oberbodenabtrag Rohbodenstandorte neu geschaffen.

Geeignete weitergehende Maßnahmen zur Vermeidung von vorhabensbedingten Beeinträchtigungen durch fachliche geeignete Schutzmaßnahmen, die mit noch verhältnismäßigem Aufwand zu leisten wären, sind nicht ersichtlich (vgl. § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 a. E. BNatSchG). Die Möglichkeit derartiger Maßnahmen wurde im Anhörungsverfahren auch nicht dezidiert geltend gemacht, auch nicht von der höheren Naturschutzbehörde.

Soweit die höhere Naturschutzbehörde im Jahr 2015 darauf hingewiesen hat, dass in dem Fall, dass die Stadt Dinkelsbühl an ihrer Planungsabsicht festhält, im Um-

feld der Heiningen Straße Gewerbeflächen auszuweisen, bestimmte Maßnahmen nicht mehr realisiert werden könnten, so dass dann eine Überarbeitung der Begleitplanung sowie eine artenschutzrechtliche Neubewertung, insbesondere in Bezug auf die Knoblauchkröte, erforderlich würde, ist dieser Hinweis mittlerweile überholt. Für die Fläche nördlich der Heiningen Straße, die insoweit hauptsächlich von Bedeutung ist, hat die Stadt Dinkelsbühl aktuell nicht mehr die Absicht, sie einer Bebauung zuzuführen. Der gemeindliche Flächennutzungsplan i. d. F. der 12. Änderung vom Januar 2018 stellt die betreffende Fläche nunmehr als Flächen für die Landwirtschaft bzw. als Grünflächen dar.

Der vorhandene bzw. potentielle Bestand folgender Tierarten wurde im Hinblick auf die Betroffenheit durch die Ortsumgehung Dinkelsbühl näher überprüft:

- Säugetiere: Biber, Haselmaus, (Großer) Abendsegler, Bechsteinfledermaus, Braunes Langohr, Breitflügelfledermaus, Fransenfledermaus, Graues Langohr, Große Bartfledermaus, Großes Mausohr, Kleine Bartfledermaus, Kleiner Abendsegler, Mopsfledermaus, Mückenfledermaus, Nordfledermaus, Raufhautfledermaus, Wasserfledermaus, Zweifarbfledermaus, Zwergfledermaus;
- Reptilien: Zauneidechse;
- Amphibien: Kammmolch, Kleiner Wasserfrosch, Knoblauchkröte, Laubfrosch;
- Schmetterlinge: Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling, Nachtkerzenschwärmer;
- Europäische Vogelarten nach Art. 1 der V-RL: Baumfalke, Baumpieper, Blaukehlchen, Bluthänfling, Dohle, Dorngrasmücke, Eisvogel, Feldlerche, Feldsperling, Flussregenpfeifer, Gartenrotschwanz, Goldammer, Grauschnäpper, Grauspecht, Grünspecht, Habicht, Haussperling, Hohltaube, Kiebitz, Klappergrasmücke, Kleinspecht, Kuckuck, Mäusebussard, Mehlschwalbe, Mittelspecht, Neuntöter, Pirol, Rauchschwalbe, Rebhuhn, Rohrweihe, Rotmilan, Schleiereule, Schnatterente, Schwarzmilan, Schwarzspecht, Seeadler, Sperber, Star, Stieglitz, Teichhuhn, Trauerschnäpper, Turmfalke, Turteltaube, Uhu, Wachtel, Waldkauz, Waldlaubsänger, Waldohreule, Wanderfalke, Wasserralle, Wendehals, Wespenbussard, Wiesenschafstelze, Zwergtaucher.

Pflanzenarten nach Anhang IV b) der FFH-RL kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor, so dass insoweit eine ins Detail gehende Prüfung nicht erforderlich ist. Gleiches gilt für die übrigen, zuvor nicht genannten Tierarten des Anhangs IV a) der FFH-RL. Der Wirkraum des Vorhabens liegt insoweit entweder außerhalb des bekannten Verbreitungsgebietes dieser Arten oder er erfüllt die artspezifischen Habitatansprüche nicht (vgl. dazu die diesbzgl. Tabellen in Anhang 1 der Unterlage 12.4 T).

Für einen Teil der nicht aufgeführten Vogelarten beansprucht dies ebenso Geltung. Allerdings gibt es hier auch Brutvogelarten, die grundsätzlich im Wirkraum vorkommen bzw. vorkommen können. In Bezug auf die betreffenden Arten kann wegen ihrer artspezifischen Unempfindlichkeit gegenüber den Vorhabenswirkungen (u. a. wegen der ausreichenden Verfügbarkeit anderweitiger geeigneter Habitatstrukturen in dem die Ortsumgehung umgebenden Raum, auf Grund von Artspezifika und lokalen Gegebenheiten keine Effekte auf den lokalen Artenhaltungszustand, keine gefährdungsgeneigten Verhaltensweisen (z. B. hohe Flughöhe, Meidung des Verkehrsraumes) oder es handelt sich um Arten, für die denkbare Risiken insgesamt im Bereich der allgemeinen Mortalität im Naturraum verbleiben, etwa weil die jeweilige Art eine Überlebensstrategie aufweist, die es ihr ermöglicht, vorhabensbedingte Individuenverluste mit geringem Risiko abzuf puffern), ihrer be-

kannten lokalen Bestände bzw. ihrer weiten Verbreitung sowie des regional größtenteils ungefährdeten Bestandes unter Berücksichtigung der bereits beschriebenen Vermeidungsmaßnahmen aber auch ohne detaillierte Betrachtung das Erfüllen von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen infolge des Vorhabens ausgeschlossen werden. Die einzelnen Arten, für die dies gilt, sind in der Tabelle B 1 des Anhangs 1 der Unterlage 12.4 T in der Spalte „E“ mit einer „0“ gekennzeichnet sind (vgl. zu dieser Vorgehensweise auch III. der „Hinweise zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung“). Hinsichtlich der in Tabelle B 2 des Anhangs 1 der Unterlage 12.4 T aufgeführten Gastvogelarten ergibt sich die Unempfindlichkeit dieser Arten gegenüber den Vorhabenswirkungen daraus, dass trotz der mit dem Vorhaben für sie in gewissem Umfang einhergehenden Verluste von Nahrungsflächen bzw. einer gewissen Wertminderung solcher Flächen durch die mit der Ortsumgebung verbundene Lärmbelastung wegen der räumlichen Flexibilität der betreffenden Vogelarten bzw. wegen der hier gegebenen Möglichkeit eines Ausweichens in ungestörte Bereiche keine rechtserheblichen Beeinträchtigungen dieser Vogelarten in Rechnung zu stellen sind (siehe Abschnitt B der Tabelle 10 der Unterlage 12.4 T).

#### 3.4.6.2.2.1 Untersuchungsmethodik bei der Überprüfung der Betroffenheit

Der in der Unterlage 12.4 T dokumentierten artenschutzrechtlichen Untersuchung liegen die "Hinweise zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)" mit Stand 01/2015 zu Grunde, das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der Untersuchung orientiert sich an diesen Hinweisen. In Bezug auf die im Detail angewandten Erfassungsmethoden und die Zeitpunkte bzw. -räume, zu den die einzelnen Untersuchungen durchgeführt wurden, wird auf Kapitel 3 der Unterlage 12.4 T und die dortigen Ausführungen verwiesen.

Die durchgeführten Untersuchungen sind für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht. Auf Grund dessen ist es nicht zu beanstanden, dass diejenigen Arten nicht näher untersucht wurden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das Vorhaben mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle). Es ist außerdem nicht geboten, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Lassen nämlich bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Sind von Untersuchungen keine weiterführenden Erkenntnisse zu erwarten, müssen sie auch nicht durchgeführt werden. Untersuchungen quasi „ins Blaue hinein“ sind nicht veranlasst (siehe zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, BVerwGE 131, 274 Rn. 54). Erforderlich, aber auch ausreichend ist – auch nach den Vorgaben des Unionsrechts – eine am Maßstab praktischer Vernunft ausgerichtete Prüfung (BVerwG a. a. O. Rn. 57)

Im Hinblick darauf bestehen an der Ordnungsmäßigkeit der Ermittlungsmethodik und dem sachangemessenen Umfang der Untersuchungen keine vernünftigen Zweifel.

Die Unterlage 12.4 T basiert in der Fassung, die den festgestellten Unterlagen beigefügt ist, zum einen auf der Auswertung verschiedener bereits vorhandenen Daten aus anderweitigen in der Vergangenheit durchgeführten Untersuchungen sowie u. a. auch der Artenschutzkartierung Bayern und der Befragung von verschiedenen Personen mit naturschutzfachlichen Gebietskenntnissen (siehe Kapitel 2.1 der Unterlage). Zum anderen wurden zu verschiedenen Zeitpunkten verschie-

dene eigene Erhebungen vor Ort durchgeführt (in den Jahren 2010, 2012, 2014 und 2016). Die durchgeführten Untersuchungen genügen den aktuell geltenden naturschutzfachlichen Standards und Vorgaben insgesamt hinreichend. Insoweit sind hier insbesondere die „Leistungsbeschreibungen für faunistische Untersuchungen im Zusammenhang mit landschaftsplanerischen Fachbeiträgen und Artenschutzbeitrag“, Schlussbericht 2014 (zum Forschungs- und Entwicklungsvorhaben FE 02.0332/2011/LRB), herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (nachfolgend: FuE-Bericht), heranzuziehen. Dieser Bericht ist u. a. Bestandteil des Anhangs zum „Handbuch für die Vergabe und Ausführung von freiberuflichen Leistungen im Straßen- und Brückenbau“ (HVA F-StB), Ausgabe Januar 2017. Er stellt den aktuellen Standard hinsichtlich des im Rahmen von artenschutzrechtlichen Betrachtungen anzuwendenden Methodenkanons sowie diesbzgl. Einzelheiten dar. Die Heranziehung von Vorgängerversionen des Handbuchs hat das Bundesverwaltungsgericht in seiner bisherigen Rechtsprechung nicht beanstandet, sondern im Gegenteil (stillschweigend) gebilligt (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, BVerwGE 131, 274 Rn. 74, 78 und 85).

Auch die höhere Naturschutzbehörde hat die Untersuchungstiefe und die Qualität der angestellten Untersuchungen weder insgesamt noch im Detail beanstandet.

Hinsichtlich der einzelnen relevanten Artengruppen bzw. Arten gilt sonach im Einzelnen folgendes:

a) Zur Feststellung, ob die Haselmaus im Umfeld der Ortsumgehungsstrasse vorkommt, wurden im Jahr 2010 von Mitte Mai bis Mitte September 25 spezielle Niströhren in Hecken und Gebüsch sowie einem Garten im Umfeld des Trassenbereichs der Ortsumgehungsstrasse angebracht. Eine Nutzung dieser Niströhren konnte nicht festgestellt werden. Der Untersuchungsumfang blieb zeitlich und auch hinsichtlich der Anzahl der eingesetzten Niströhren aber insoweit hinter den Empfehlungen des Methodenblatts S4 zurück. Dies macht die Untersuchung nicht unbrauchbar; durch die Abweichung verringert sich lediglich die Nachweiswahrscheinlichkeit in gewissem Umfang. Im August 2016 – und damit innerhalb des insoweit in Kapitel 3.3.6 <S. 65> des FuE-Berichts empfohlenen Rahmens – erfolgte dann eine (ergänzende) Suche nach Fraßspuren, Kot und Freinestern. In diesem Zug wurden alle von der Ortsumgehungsstrasse berührten Gehölzstrukturen intensiv visuell kontrolliert. Auch hierbei haben sich keine Anhaltspunkte für ein Vorkommen der Haselmaus im Untersuchungsgebiet ergeben (siehe Kapitel 4.1.1 und 4.1.2 der Unterlage 12.4 T). Die Auswertung vorhandener Unterlagen hat zudem gezeigt, dass der nächste bekannte Nachweis der Haselmaus mehr als 6 km entfernt liegt und außerdem über 30 Jahre alt ist (siehe dazu insgesamt Kapitel 3.1 der Unterlage 12.4 T). Weitergehender Untersuchungen bedurfte es nach praktischer Vernunft nicht. Insbesondere war eine nochmalige Ausbringung von Nistkästen oder dgl. nicht geboten, auch nachdem sich seit dem Jahr 2010 insoweit die Habitatbedingungen im Untersuchungsgebiet nicht merklich geändert haben. Auch die im Rahmen des Erörterungstermins von einem Anwohner der Gademannstraße am östlichen Stadtrand von Dinkelsbühl übergebenen Haselnüsse mit Fraßspuren deuten nicht auf ein Vorkommen der Haselmaus im Umfeld des Trassenbereichs der Ortsumgehungsstrasse hin. Die Überprüfung der Fraßspuren hat ergeben, dass diese so deutlich vom typischen Muster von Haselmäusen abweichen, dass solche als Verursacher ausscheiden. Vielmehr stammen sie (wahrscheinlich) von Rötel- oder Waldmäusen. Im Übrigen sieht auch der FuE-Bericht nicht losgelöst von den konkreten örtlichen Gegebenheiten immer zwingend den Einsatz von Nistkästen/Niströhren vor, teilweise lässt er eine Fraßspuren- oder Freinestsuche genügen, insbesondere wenn wie hier die potentiellen Habitatstrukturen von Sträuchern geprägt sind (siehe Kapitel 3.3 und 3.3.6 des FuE-Berichts).

b) In Bezug auf die Artengruppe der Fledermäuse wurde u. a. die Artenschutzkartierung Bayern in den Jahren 2010 und 2017 auf dort dokumentierte Nachweise von Fledermausarten ausgewertet. Anfang April 2010 (noch vor dem Laubaustrieb) wurden der gesamte Trassenbereich sowie die angrenzenden Waldbereiche auf potentielle Baumhöhlenquartiere (z. B. Spechthöhlen, Fäulnishöhlen, Rindenplatten) untersucht (Baumhöhlensuche/Habitatstrukturkartierung, vgl. Kapitel 3.4 <S. 70> des FuE-Berichts). Dabei hat sich gezeigt, dass die Lindenallee im Bereich des „Mutschachwegs“ der einzige Bereich im Trassenbereich der Ortsumgebung ist, der ein nennenswertes Angebot an Baumhöhlen aufweist; hier kommen z. T. auch Spechthöhlen vor. Außerhalb des Trassenbereichs sind für die Fledermäuse die ausgedehnten Waldbestände des „Mutschachwaldes“ von Bedeutung. Das dortige Baumhöhlenangebot bzw. Potential für Baumhöhlenquartiere ist insgesamt auf Grund der dortigen Strukturausstattung als mittel bis hoch einzustufen. Der Waldbestand weist zum Teil Altholz der Baumarten Eiche, Rotbuche und Ahorn auf, daneben stehen im Waldrandbereich alte starke Eichen und Buchen mit geeigneten Baumhöhlen und Stammrissen (siehe Kapitel 4.2.2.1 der Unterlage 12.4 T). Da im Rahmen des Vorhabens in geschlossene Waldbestände oder Wald-ränder nicht eingegriffen wird, war insoweit eine punktgenaue Kartierung von Baumhöhlen aber nicht erforderlich, weil eine genaue Kenntnis der dortigen Anzahl an möglichen Höhlenbäumen dann auch aus fachlicher Sicht nicht nötig ist (vgl. Kapitel 3.4.1 des FuE-Berichts).

Im Sommerhalbjahr 2010 wurde die Ortsumgehungsstrasse daneben in vier Nächten auf gesamter Länge abgegangen, dabei wurden die Rufe vorüber fliegender Fledermäuse mit Hilfe von Ultraschalldetektoren erfasst. Die vier Begehungstermine decken den Zeitraum von Anfang Juni bis Anfang September des Jahres ab. Damit wurden Erhebungen sowohl vor und während der Wochenstubezeit als auch in der Phase der Auflösung der Fortpflanzungskolonien sowie dem Beginn der herbstillischen Zugzeit durchgeführt; die für die heimischen Fledermäuse relevanten Phasen im Jahresverlauf sind hiermit abgedeckt. Zusätzlich wurden an den vier Terminen auch Erfassungen mit Hilfe von acht ortsfesten (automatischen) Rufaufzeichnungsgeräten durchgeführt. Die Erfassungen erfolgten jeweils die ganze Nacht über. Die acht Aufnahmestandorte befanden sich in bzw. an verschiedenen Wald- und Gehölzbeständen. Die Verwendung dieser beiden Erfassungsmethoden ermöglicht zum einen die Ermittlung von Aktivitätszentren und intensiv genutzten Querungsstellen entlang der geplanten Trasse und gewährleistet außerdem eine vergleichsweise hohe Genauigkeit hinsichtlich der Ermittlung des im Eingriffsbereich vorkommenden Artenspektrums. Diese Vorgehensweise spiegelt auch die vom FuE-Bericht für Fledermäuse vorgeschlagene Standardmethode wider (siehe S. 70 ff des FuE-Berichts).

Insgesamt erweisen sich diese Untersuchungen sowie die dabei gewonnenen Erkenntnisse als ausreichend für die Beurteilung der artenschutzrechtlichen Betroffenheit der Fledermäuse.

Die Anzahl von vier Transsektkartierungen mit Ultraschalldetektoren, die im Zeitraum von Anfang Juni bis Anfang September 2010 durchgeführt wurden, erweisen sich im Hinblick auf die im Umfeld der Ortsumgehungsstrasse gegebene, weiter oben schon umrissene Strukturausstattung als ausreichend für die artenschutzrechtliche Beurteilung. Dabei ist insbesondere in Blick zu nehmen, dass auch nach dem FuE-Bericht bei nicht zu hoher Strukturausstattung 4 - 6 Begehungen genügen (siehe S. 76 des FuE-Berichts). Im Hinblick darauf, dass vorliegend auch eine Betroffenheit von ziehenden Arten nicht auszuschließen ist, decken die durchgeführten Kartierungen zwar die Zeiten des Frühjahrszugs im März/April und des Herbstzugs im September/Okttober nicht (vollständig) ab. Wegen der im Untersuchungsgebiet allgemein vorhandenen Strukturausstattung, der konkret vom Vorhaben betroffenen Strukturen sowie der insoweit relevanten Wirkfaktoren des

Vorhabens sind die durchgeführten Kartierungen aber dennoch als ausreichend anzusehen. Durch weitere Kartiergänge bzw. Untersuchungsmethoden sind keine relevanten zusätzlichen Erkenntnisse zu erwarten, insbesondere da auch das Vorkommen der lokal bekannten ziehenden Arten nachgewiesen oder in der Untersuchung zumindest als hinreichend wahrscheinlich zu Grunde gelegt wurde (siehe Kapitel 4.2.2.2.1 der Unterlage 12.4 T). Dabei darf auch nicht übersehen werden, dass Quartiere im Eingriffsbereich des Vorhabens nach den durchgeführten Erhebungen nicht existieren; solche sind nach den vorgefundenen Strukturen auch nur in untergeordnetem Umfang potentiell vorhanden. Ebenso sind die gleichfalls an vier Terminen im Zeitraum von Anfang Juni bis Anfang September 2010 mit jeweils zwei Aufzeichnungsgeräten durchgeführten Horchboxenuntersuchungen von ihrer Anzahl und Dauer her insgesamt ausreichend. Diese erfolgten wie empfohlen während der Wochenstubezeit sowie der Ausflugsphase von Jungtieren (siehe dazu S. 80 des FuE-Berichts); hierbei lassen sich insbesondere die traditionellen Flugrouten sowie Nahrungshabitate feststellen. Die empfohlene Anzahl von mindestens drei Aufnahmephasen wurde dabei überschritten, die Erfassungstermine liegen auch jeweils deutlich über eine Woche auseinander (siehe dazu das Methodenblatt FM 2). Dass dabei lediglich jeweils über eine Nacht aufgezeichnet wurde und nicht über drei Tage, führt im Gesamtzusammenhang – insbesondere bei Berücksichtigung des in Frage kommenden Artenspektrums – nicht dazu, dass die Ergebnisse keine belastbare artenschutzrechtliche Beurteilung zuließen. Soweit im Rahmen der Untersuchungen einzelne Unsicherheiten hinsichtlich von Artvorkommen o. ä. verbleiben, wird dem durch ein Unterstellen eines entsprechenden Vorkommens hinreichend begegnet (siehe dazu Kapitel 4.2.2.2.1 der Unterlage 12.4 T). Insoweit handelt es sich um zulässige worst-case-Betrachtungen; sie sind vorliegend in der Lage, den entscheidungserheblichen Sachverhalt in angemessener Weise zu erfassen (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, BVerwGE 131, 274 Rn. 63).

Die Ergebnisse der bzgl. der Fledermäuse angestellten Untersuchungen sind auch weiterhin aktuell und bilden eine taugliche Grundlage für die artenschutzrechtliche Beurteilung. Insoweit haben sich im Zeitverlauf keine relevanten Veränderungen an der Strukturausstattung vor Ort ergeben; auch im Übrigen sind keine Veränderungen eingetreten, die insoweit Anlass für eine nochmalige Kartierung vor Ort geben würden (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 29.06.2017 – 3 A 1.16 – juris Rn. 124). Namentlich hat sich gegenüber dem Begehungszeitpunkt das im weiteren Umfeld der Ortsumgebung bekannte Fledermausartenspektrum nicht verändert, vor allem wurde zwischenzeitlich kein Vorkommen von Arten bekannt, das 2010 noch nicht bekannt war (siehe Kapitel 4.2.1 der Unterlage 12.4T).

Darüber hinaus gehende Untersuchungen sind nach dem Maßstab praktischer Vernunft deshalb nicht geboten. Insbesondere gilt dies für Netzfänge und die Telemetry. Auch die vorliegend durchgeführten Erhebungen ermöglichen es hinreichend, die Flugaktivität der nach den naturräumlichen Verhältnissen in Betracht kommenden Arten einschließlich baumbewohnender Arten festzustellen und das vorkommende Artenspektrum zu identifizieren. Dass dies bei manchen Arten schlechter gelingt als bei anderen, stellt die angewandte Methodik nicht in Frage. Dass die Arten Kleine und Große Bartfledermaus, Braunes und Graues Langohr sowie die Bechsteinfledermaus mit der Detektortechnik nicht eindeutig erfasst bzw. unterschieden werden können, ist der Planfeststellungsbehörde wie auch dem Ersteller der Unterlage 12.4 T bewusst. Dem ist aber hinreichend dadurch Rechnung getragen worden, dass mögliche Beeinträchtigungen im Sinne einer worst case-Betrachtung für jeweils beide Zwillingarten sowie die Bechsteinfledermaus geprüft und auf ihre Folgen für das Populationsniveau bewertet wurden (vgl. zu einer ähnlichen Fallgestaltung BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, BVerwGE 131, 274 Rn. 74). Auch nach dem FuE-Bericht besteht eine Notwendigkeit für Netzfänge hauptsächlich (nur) dann, wenn planungsrelevanten Verwechslungen möglich sind (S. 77 des

FuE-Berichts). Denn Netzfänge dienen vor allem dazu, bioakustisch schwer trennbare Arten und Artengruppen sicher auf Artniveau anzusprechen (Kapitel 3.4.5 des FuE-Berichts < S. 80 >). Vorliegend ist diese Verwechslungsgefahr wegen der vorgenommenen Unterstellung des Vorkommens möglicherweise verwechselbarer Arten, auch wenn diese bei den Untersuchungen teilweise nicht angetroffen werden konnten, ohne praktische Relevanz. Die Bedeutung der potentiellen Flugrouten für die betreffenden Arten kann zudem hier ausreichend sicher aus der Nutzung durch andere Fledermausarten abgeleitet werden. Der FuE-Bericht verweist in diesem Zusammenhang ebenso darauf, dass anhand vorhandener Daten und der gegebenen Habitatstrukturen unter Umständen auf bioakustisch schwer erfassbare Arten geschlossen werden kann und außerdem in vielen Fällen die verwechselbaren Arten gegenüber den Wirkungen eines Straßenbauvorhabens gleichermaßen empfindlich sind und daher eine Bestimmung bis auf Artniveau nicht zwingend erforderlich ist (S. 81 des FuE-Berichts). Daneben wurde im Rahmen der Untersuchung auch davon ausgegangen, dass sich die verschiedenen Fledermausarten im Umfeld der Ortsumgehung (im Bereich des „Mutschachwaldes“ bzw. der Bebauung von Dinkelsbühl) fortpflanzen, so dass es auch auf möglicherweise durch Netzfänge zu erlangende Reproduktionshinweise nicht entscheidend ankommt. Bestätigt werden die vorstehenden Einschätzungen außerdem dadurch, dass der FuE-Bericht Netzfänge allgemein (nur) dann für sinnvoll hält, wenn die Bestimmungsunsicherheiten oder Erfassungsdefizite auch bei einer worst-case-Betrachtung zu Fehleinschätzungen oder sehr hohem Maßnahmenaufwand führen könnten (S. 82 f. des FuE-Berichts). Dass durch die vorgenommenen Unterstellungen die Betroffenheit von Fledermausarten zu gering einschätzt, ist aber nicht ansatzweise ersichtlich. Ebenso ist nichts dafür erkennbar, dass durch die erfolgten Unterstellungen der maßgebliche Sachverhalt nicht in sachdienlicher Weise erfasst werden kann (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, BVerwGE 128, 1 Rn. 64).

Eine Kombination aus Telemetrie und Netzfang zur Bestimmung von Wochenstuben in Bäumen ist ebenso nicht nötig. Das Vorkommen von Wochenstuben im Waldbereich sowie am Ortsrand von Dinkelsbühl wurde im Rahmen der artenschutzrechtlichen Untersuchung – wie eben dargelegt – unterstellt. Innerhalb des Eingriffsbereichs des Vorhabens gibt es – wie weiter oben ausgeführt – nur in untergeordnetem Umfang in räumlich klar abgrenzbaren Bereichen für Fledermäuse grundsätzlich geeignete Quartierstrukturen. Der FuE-Bericht geht im Übrigen allgemein ebenso davon aus, dass in den meisten Fällen die Telemetrie nicht notwendig ist; hier kann nach seiner ausdrücklichen Aussage eben ein worst-case-Ansatz gewählt werden (vgl. S. 84 des FuE-Berichts).

Unter diesen Umständen besteht kein Anlass, zusätzliche, wesentlich aufwendigere – und für die Tiere auch belastende – Methoden anzuwenden.

Dies gilt auch für die einwenderseits ins Spiel gebrachten endoskopischen Untersuchung von Baumhöhlen vor der Baufeldfreimachung. Ein möglicher Besatz von Baumhöhlen durch Fledermäuse lässt sich auch mittels Endoskop nicht abschließend beurteilen. U. a. können dabei auch bei sorgfältiger Arbeitsweise Baumhöhlen im Kronenbereich übersehen werden, ebenso Fledermäuse in untersuchten Höhlungen. Durch eine endoskopische Untersuchung würde daher nur eine scheinbare Sicherheit gewonnen, die kein annähernd vollständiges Bild der Wirklichkeit liefern würde (vgl. auch Kapitel 3.2.3 < S. 42 > des FuE-Berichts).

Zu den vorstehenden Ausführungen zur Methodik der Netzfänge steht nicht im Widerspruch, dass im Zuge des Monitorings der Maßnahmen V7 und V8 (neben weiteren Erfassungsmaßnahmen) jeweils die Ermittlung von Quartierstandorten von querenden Fledermäusen durch Netzfang im Trassenbereich und anschließende Telemetrie vorgesehen ist. Dies dient ersichtlich nur dazu, die Wirksamkeit der be-

treffenden Maßnahmen während des Straßenbetriebs zu kontrollieren und ggf. sicherzustellen zu können; insoweit stehen hier keine anderen geeigneten eingriffsräheren Methoden zur Verfügung. Die entsprechende Absicht lässt sich u. a. auch daraus ableiten, dass im Minimum nur (stellvertretend) zwei Fortpflanzungskolonien verschiedener nachweislich querender Arten festgestellt werden sollen; hieraus lässt sich kein flächendeckendes Bild über die Verteilung und Häufigkeit von Wochenstubenquartieren von Fledermäusen erstellen. Soweit dabei auch eine Erfassung mit gleicher Intensität für ein bis drei nicht betroffene Referenzkolonien je Fledermausart in der Umgebung von Dinkelsbühl durchgeführt soll, dient dies erkennbar dazu festzustellen, ob sich durch die Ortsumgehung Sondereffekte gegenüber anderen Kolonien ergeben, die sich außerhalb des Einflussbereichs der Ortsumgehungstrasse befinden. Auch hierdurch sollen letztendlich nur Erkenntnisse über die Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen – indirekt über die Populationsentwicklung im Umfeld der Ortsumgehungstrasse und außerhalb deren Einwirkungsbereichs – gewonnen werden (vgl. zum Ganzen das „Monitoringprogramm Ortsumfahrung Dinkelsbühl“ am Ende der Unterlage 12.4 T). Die Maßnahmen dienen damit nicht – getarnt als Maßnahmen des Risikomanagements – der erst nachträglichen Beschaffung zulassungsrelevanter Erkenntnisse; vielmehr soll durch diese Maßnahmen ausschließlich möglichst frühzeitig festgestellt werden, ob die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen in der Betriebsphase die ihnen zgedachten Funktionen rechtzeitig und ausreichend tatsächlich übernehmen, um ggf. noch durch die im genannten Monitoringprogramm aufgezählten optionalen Maßnahmen zur Sicherung des Maßnahmenenerfolgs steuernd eingreifen zu können.

c) Im Vorfeld der Vor-Ort-Erhebungen der Avifauna im Untersuchungsgebiet wurden die insoweit allgemein verfügbaren Daten zur lokalen Avifauna ausgewertet, daneben wurden auch insoweit Gebietskenner befragt.

Zur Erfassung der im Untersuchungsgebiet vorkommenden Brutvogelarten wurden im Jahr 2010 insgesamt sechs Begehungen (Mitte März, Anfang und Ende April, Mitte Mai, Anfang Juni und Anfang Juli) bei Tag durchgeführt. Dazu wurden im Einwirkungsbereich der Ortsumgehungstrasse insgesamt acht Teilbereiche mit unterschiedlichen Landschaftscharakteren abgegrenzt (Ackerflächen, Wiesen, Waldrandbereiche, Gewässer), die jeweils auf vordefinierten Strecken abgegangen wurden. Die Begehungen erfolgten dabei allesamt bei geeigneter Witterung, d. h. kein Niederschlag, kein Nebel, gute Sicht, kein starker Wind, und jeweils in den Morgenstunden von Sonnenaufgang bis ca. 11:00 Uhr. Um die im Umfeld der Ortsumgehung vorkommenden Eulenvögel zu erfassen, wurden außerdem Nachtbegehungen am 2. März und am 22. März sowie am 20. April des Jahres 2010 durchgeführt. Bei den Begehungen erfolgte die Erfassung der anzutreffenden Vögel durch Sichtbeobachtungen und akustische Nachweise (Verhören), insbesondere für die Gruppe der Spechte wurden zusätzlich noch Klangattrappen eingesetzt. Dies entspricht den Vorgaben des Methodenblatts V1 i. V. m. Tabelle 5 der von Südbeck, Andretzke, Fischer, Gedeon, Schikore, Schröder und Sudfeldt 2005 herausgegebenen „Methodenstandards zur Erfassung der Brutvögel Deutschlands“. Die mit diesen Begehungen der Sache nach durchgeführte Revierkartierung stellt eine Standardmethode für die Gruppe der Vögel dar (siehe Kapitel 3.2.1 des FuE-Berichts). Sie wurde für alle potentiell vorkommenden Vogelarten durchgeführt, für die nicht bereits auf Grund anderweitig verfügbarer Daten eine relevante artenschutzrechtliche Betroffenheit durch das Vorhaben hinreichend sicher ausgeschlossen werden kann.

Die im Zuge der erfolgten Kartierung angewandte Erfassungsmethodik ist – soweit nachfolgend keine ergänzenden Erhebungen durchgeführt wurden – hinsichtlich der Anzahl von Begehungsgängen sowie der sonstigen Erfassungsintensität vorliegend ausreichend, um eine sachgerechte artenschutzrechtliche Beurteilung hin-

sichtlich der Gruppe der Vögel zu ermöglichen. Hinsichtlich der Anzahl der Erhebungsgänge ist in Blick zu nehmen, dass insoweit vom FuE-Bericht keine durchschnittlichen Werte für die Begehungshäufigkeit angegeben werden, sondern dieser vielmehr davon ausgeht, dass die entsprechend notwendige Anzahl projektspezifisch variiert, je nach betroffenen Artenspektrum und Artenanzahl (siehe Kapitel 3.2.1 des FuE-Berichts < S. 33 >). Vorliegend sind mit Blick auf das betroffene Artenspektrum und die Anzahl der insoweit relevanten Vogelarten im Untersuchungsgebiet die im Jahr 2010 durchgeführten sechs Begehungen von Mitte März bis Anfang Juli als ausreichend zu erachten. Die Termine der Erhebungsgänge liegen ausnahmslos innerhalb der artspezifischen Wertungszeiträume nach Tabelle 8 der vorgenannten „Methodenstandards zur Erfassung der Brutvögel Deutschlands“; es liegen je relevanter Art mindestens drei Termine innerhalb des artspezifischen Wertungszeitraums für die hier wertgebenden Vogelarten von Wiesen, Feldern und halboffenen Landschaften. Zum großen Teil liegen sie gleichzeitig auch innerhalb der in der genannten Tabelle mit dunkelblauer Farbe markierten Optimalbegehungstermine (siehe zu dieser Vorgabe das Methodenblatt V1). Im Hinblick auf die Übersichtlichkeit des hier betroffenen Geländes, die jeweils vorherrschenden günstigen Erfassungsbedingungen, der Auffälligkeit sowie vergleichsweise guten Erfassbarkeit der hier relevanten Vogelarten genügen diese Erhebungen insgesamt, um ein hinreichend verlässliches Bild von der Vorhabensbetreffenheit der Vogelarten zu vermitteln, und bilden eine taugliche Grundlage für eine artenschutzrechtliche Beurteilung. Dies gilt auch unter Berücksichtigung dessen, dass im Rahmen der angestellten Untersuchungen nach den Ausführungen in der Unterlage 12.4 T insoweit bei insgesamt neun Teilbereichen mit vergleichbarer Strukturausstattung (siehe dazu Abbildung 9 der Unterlage 12.4 T) (lediglich) die Anzahl sowie die Häufigkeit/der Status der relevanten Vogelarten dokumentiert wurden. Im Rahmen des Erörterungstermins hat der Unterlagenersteller diesbzgl. aber klargestellt, dass eine exakte räumliche Lokalisierung für die einzeln zu betrachtenden Vogelarten durchgeführt wurde (siehe S. 15 des Ergebnisprotokolls zum Erörterungstermin).

Im Jahr 2012 wurden teilweise ergänzende Erhebungen durchgeführt. Ziel dieser Erhebungen war es zum einen, weitere Erkenntnisse bzgl. des Vorkommens des Rebhuhns zu gewinnen. Hierzu erfolgte eine einmalige Suche nach dem Kot der Art an Hecken, linearen Strukturen und Nutzungsgrenzen in der landwirtschaftlichen Flur am 06. März, daneben wurde am 06. und 19. März in der Abenddämmerung jeweils im Wege des Verhörens ein Vorkommen der Art festzustellen versucht. Dabei wurde auch eine Klangattrappe eingesetzt, um akustische Reaktionen evtl. vorhandener Tierexemplare zu erzeugen. Zum anderen erfolgten Erhebungen zur Erfassung eines möglichen Kiebitzvorkommens. Hierzu erfolgten insgesamt drei Begehungen potentiell geeigneter Wiesen- und Ackerflächen (am 19. März, 30. März und 23. April). Im Jahr 2016 wurden erneute Begehungen zur Erfassung des Brutbestandes der Feldlerche durchgeführt. Hierzu wurden die insoweit relevanten Areale insgesamt viermal abgegangen (am 18. März, 4. April, 19. April und 11. Mai). Zusätzlich wurden die abseits der Ortsumgehungstrasse liegenden Flächen, auf denen Kompensationsmaßnahmen geplant sind, in diesem Zug auf ein Vorkommen der Feldlerche untersucht.

Durch die in den Jahren 2012 und 2016 durchgeführten Erhebungen sind in Ansehung der konkret vor Ort vorhandenen Strukturen sowie der bereits 2010 gewonnenen Erkenntnisse insgesamt auch für die Beurteilung der Betroffenheit der vorgenannten Arten hinreichend aussagekräftige und belastbare Daten vorhanden. Auch die Termine der Erhebungsgänge in den Jahren 2012 und 2016 liegen durchweg innerhalb der jeweiligen artspezifischen Wertungszeiträume nach Tabelle 8 der vorgenannten „Methodenstandards zur Erfassung der Brutvögel Deutschlands, großenteils innerhalb in der genannten Tabelle mit dunkelblauer Farbe markierten Optimalbegehungstermine. Soweit in Bezug auf das Rebhuhn nur zwei

Erhebungsgänge durchgeführt wurden, ermöglichen die dort gewonnen Erkenntnisse jedenfalls in Zusammenschau mit den insoweit aus dem Jahr 2010 vorliegenden Untersuchungsergebnissen (u. a. zur Strukturausstattung des Untersuchungsgebiets) ebenso hinreichend sichere Aussagen über die Vorhabensbetreffenheit der Art.

Im Rahmen der durchgeführten Erhebungen wurde daneben ersichtlich auch eine Horst- bzw. Nestsuche von Großvögeln (siehe dazu Methodenblatt V2) durchgeführt. Auch wenn die Durchführung einer entsprechenden Suche in der Unterlage 12.4 T nicht explizit erwähnt wird, ergibt sich dies doch aus dem Gesamtzusammenhang, da in den relevanten Strukturen im Umfeld der Ortsumgebung nach hier interessierenden Horsten und Nestern gesucht wurde. Ohne eine entsprechende Suche ließen sich die auf potentielle Brutplätze der in diesem Zusammenhang bedeutenden Arten auf S. 186/187 der Unterlage 12.4 T bezogenen Aussagen nicht treffen. Der Ersteller der Unterlage hat im Rahmen des Erörterungstermins zudem explizit angegeben, dass im Rahmen der durchgeführten Erhebungen auch nach Horsten gesucht wurde (siehe S. 10 des Ergebnisprotokolls zum Erörterungstermin).

Wie bereits unter b) erwähnt, wurde Anfang April 2010 vor dem Laubaustrieb der gesamte Trassenbereich der Ortsumgebung sowie die angrenzenden Waldbereiche auf potentielle Baumhöhlenquartiere (z. B. Spechthöhlen, Fäulnishöhlen, Rindenplatten) untersucht (zur Notwendigkeit einer derartigen Untersuchung für Vögel siehe Kapitel 3.2.3 des FuE-Berichts sowie Methodenblatt V3). Dabei hat sich herausgestellt, dass die Lindenallee im Bereich des „Mutschachwegs“ der einzige Bereich im Trassenbereich der Ortsumgebung ist, der ein nennenswertes Angebot an Baumhöhlen aufweist; hier kommen z. T. auch Spechthöhlen vor. Außerhalb des Trassenbereichs sind insoweit die ausgedehnten Waldbestände des „Mutschachwaldes“ von Bedeutung. Das dortige Baumhöhlenangebot bzw. Potential für Baumhöhlenquartiere ist insgesamt auf Grund der dortigen Strukturausstattung als mittel bis hoch einzustufen. Der Waldbestand weist zum Teil Altholz der Baumarten Eiche, Rotbuche und Ahorn auf, daneben stehen in einem Waldrandbereich alte starke Eichen und Buchen mit geeigneten Baumhöhlen und Stammrissen (siehe Kapitel 4.2.2.1 der Unterlage 12.4 T). Da im Rahmen des Vorhabens in geschlossene Waldbestände oder Waldränder nicht eingegriffen wird, war insoweit eine punktgenaue Kartierung von Baumhöhlen aber nicht erforderlich, weil eine genaue Kenntnis der dortigen Anzahl an möglichen Höhlenbäumen hier aus fachlicher Sicht nicht nötig ist (vgl. nochmals Kapitel 3.2.3 des FuE-Berichts).

Eine Erhebung relevanter Habitatstrukturen in alten Waldbeständen entsprechend dem Methodenblatt V4 war vorliegend nicht angezeigt. Bei dieser Untersuchung geht es vorrangig um die Frage, ob durch ein Vorhaben essentielle Habitatstrukturen betroffen sein könnten, deren Verbreitung und Häufigkeit limitiert sind (siehe Kapitel 3.2.4 < S. 43 > des FuE-Berichts). Von Interesse sind in diesem Zusammenhang vor allem Baumhöhlen, Ausfaltungen, Tot- und Starkholz, geeignete Horstbäume und ähnliche Strukturen. Die Frage lässt sich jedoch auf Basis der vorliegenden Daten, insbesondere der anderweitig bekannten Erkenntnisse über die Struktur des „Mutschachwaldes“, die zuvor bereits beschrieben wurde, hinreichend sicher verneinen. Dass der Wald ein mittleres bis hohes Potential vor Baumhöhlenquartiere aufweist, wurde dabei bereits ausgeführt. Für die anderen insoweit relevanten Strukturen gilt nichts anderes (vgl. dazu auch S. 189 (unten) der Unterlage 12.4 T).

Ebenso waren weitergehende Raumnutzungsbeobachtungen oder dgl. vorliegend nicht geboten. Derartige Untersuchungen sind in aller Regel – und auch hier – im Rahmen von Straßenplanungen für die Erhebung von Vogeldaten nicht geeignet oder erforderlich, um belastbare Daten für die Genehmigung eines Vorhabens zu

erlangen; der zu erwartende Erkenntnisgewinn ist in Relation zum Aufwand relativ gering. Mit der Raumnutzungsbeobachtung könnten zwar mit erheblichem Zeitaufwand bevorzugte Aufenthaltsorte kollisionsgefährdeter Vogelarten festgestellt werden. Allerdings stellen Straßen für viele dieser Arten wie gerade für die hauptsächlich betroffenen Greifvögel sehr attraktive Nahrungshabitate dar, so dass die beobachtete Raumnutzung durch das Vorhaben selbst erheblich verändert werden kann. Somit nützt die vor Eingriff gewonnene Information nichts für die Beurteilung des zukünftigen Tötungsrisikos (siehe zum Ganzen Kapitel 3.2 <S. 29> des FuE-Berichts).

Tiefergehende Erhebungen in Bezug auf Rastvögel sind schließlich hier auch nicht nötig gewesen. Für Rastvögel allgemein existieren bayernweit Erkenntnisse zur Verteilung traditionell aufgesuchter Rastplätze. Aus diesen Erkenntnissen sowie die Habitatausstattung des Untersuchungsgebiets lässt sich auch ohne weitergehende Erhebungen hinreichend sicher feststellen, dass das Untersuchungsgebiet nur eine geringe Bedeutung für Rastvögel aufweist (siehe S. 10 des Ergebnisprotokolls zum Erörterungstermin). Regional nur limitiert vorhandene Schlaf- und Ruheplatzstrukturen (z. B. bestimmte Gewässer und feuchte Grünlandkomplexe) oder besonders geeignete Nahrungshabitate in Offenlandbereichen sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Eine Kartierung von Rastvögeln ist deshalb hier entbehrlich (vgl. Kapitel 3.2.5 <S. 46> des FuE-Berichts).

Soweit im Rahmen des Anhörungsverfahrens hinterfragt wurde, wie mit den nicht als besonders planungsrelevant eingestuften Vogelarten umgegangen worden sei, die dabei im Einzelnen benannt wurden, ist auf folgendes hinzuweisen:

In Bezug auf die potentiell vorkommenden Vogelarten können grundsätzlich Unterscheidungen in der Untersuchungstiefe getroffen werden (Kapitel 2.2 <S. 13> des FuE-Berichts). Einige Länder haben Listen für planungsrelevante Vogelarten entwickelt, die im Rahmen von artenschutzrechtlichen Beurteilungen einzelartbezogen zu betrachten sind. Für diese sind vertiefte Informationen zu Vorkommen und Verbreitung und dementsprechend andere Erhebungsmethoden erforderlich, als für die übrigen, allgemein verbreiteten Vogelarten. Für Bayern hat das Bayerische Landesamt für Umwelt eine naturschutzfachlich begründete Auswahl von sog. planungsrelevanten Vogelarten getroffen, die bei der artenschutzrechtlichen Prüfung im Sinne einer Art-für-Art-Betrachtung einzeln zu bearbeiten sind (siehe S. 14 des FuE-Berichts). Danach sind insbesondere häufige Vogelarten mit flächendeckender Verbreitung („Allerweltsvögel“), sofern sie nicht streng geschützt sind, nicht näher zu betrachten, da für diese Arten auf Grund allgemeiner fachlicher Erkenntnisse davon ausgegangen werden darf, dass insoweit keine relevanten nachteiligen Auswirkungen entstehen. Gleiches gilt, soweit auf Grund allgemeiner naturschutzfachlicher Kenntnisse davon ausgegangen werden darf, dass die spezifischen Vorhabenswirkungen so gering sind, dass keine spürbaren nachteiligen Effekte für bestimmte Arten zu befürchten stehen. Arten der Roten Liste Deutschland und der Roten Liste Bayern, Koloniebrüter, und Arten mit kollisionsgeneigtem Verhalten, die nicht flächendeckend verbreitet sind demgegenüber vertieft zu betrachten (siehe dazu auf der Seite (<https://www.lfu.bayern.de/natur/sap/pruefungsablauf/index.htm> unter 1.)). Dem Vorgenannten genügt die vom Ersteller der Unterlage 12.4 T gewählte Vorgehensweise. Etwas anderes könnte bzgl. der nach dieser Vorgehensweise nicht im Detail betrachteten Arten nur dann gelten, wenn im konkreten Fall auf Grund einer besonderen Fallkonstellation ausnahmsweise eine größere Anzahl von Individuen oder Brutpaaren dieser weitverbreiteten und häufigen Arten betroffen sein können (a. a. O.). Hierfür bestehen vorliegend keinerlei Anhaltspunkte, insbesondere hat sich auch im Rahmen der durchgeführten Erhebungen kein Hinweis in diese Richtung ergeben. Es kann deshalb keine Rede davon sein, dass die betreffenden Arten nicht bewertet wurden. Weitergehende Untersuchungen bzgl. dieser

Vogelarten sind nicht geboten, insbesondere ist insoweit keine detaillierte Revierkartierung angezeigt. Zur sachgerechten Bewertung der artenschutzrechtlichen Betroffenheit dieser Vögel genügt die vorstehend beschriebene Vorgehensweise; sie ist im Übrigen auch gängige, im Rahmen gerichtlicher Prüfungen nicht beanstandete Praxis.

Für die in den Jahren 2010 und 2012 durchgeführten avifaunistischen Untersuchungen gilt ebenso, dass deren Ergebnisse – soweit sie Arten betreffen, für die im Jahr 2016 keine weiteren Untersuchungen erfolgten – trotz der seitdem verstrichenen Zeit eine taugliche Grundlage für die artenschutzrechtliche Beurteilung bilden. Auch hier haben sich keine relevanten Veränderungen an der Strukturausstattung vor Ort ergeben; auch im Übrigen sind keine Veränderungen erkennbar, die weitere Verwertbarkeit der Erhebungsergebnisse in Frage stellen könnten und Anlass für eine nochmalige Kartierung vor Ort geben würden.

d) Vor Beginn der Vor-Ort-Erhebungen für die Gruppe der Amphibien wurde auch hinsichtlich dieser die Artenschutzkartierung Bayern auf ein mögliches Vorkommen relevanter Amphibienarten ausgewertet.

Um wandernde Amphibien zu erfassen, wurde im Zeitraum zwischen dem 19. März und dem 11. April 2010 im Bereich der Teiche bei Weiherhaus ein Kontrollzaun aufgestellt. Dabei wurden insgesamt 30 Fangeimer entlang des rund 400 m langen Zaunes ebenerdig eingegraben. Die Fangeimern und der Zaun selbst wurden täglich am frühen Morgen nach gefangenen bzw. am Zaun entlang laufenden Amphibienindividuen abgesucht. Dabei aufgefundene Tiere wurden auf ihre Art, ihr Geschlecht und ihr Entwicklungsstadium hin untersucht und die entsprechenden Angaben samt Zuordnung zu den einzelnen nummerierten Fangeimern dokumentiert. Wanderungsbewegungen in der weiteren Umgebung der Teiche sowie zu weiteren Teichen hin wurden im Wege einer zweimaligen nächtlichen Kontrolle erfasst. Hierbei wurden Straßen, Asphalt- und Schotterwege in den frühen Nachtstunden des 22. und 26. März 2010 bei jeweils milder feuchter Witterung im Schrittempo abgefahren. Im Scheinwerferlicht zu erkennende Amphibienexemplare wurden nach ihrer Art und Orientierungsrichtung punktgenau erfasst. Die im Umfeld der Ortsumgehungstrasse liegenden Gewässer (Ölweiher, Regenrückhaltebecken „Kobeltsmühle“, Teiche bei Weiherhaus) wurden zudem auf ihre Funktion als mögliche Laichgewässer überprüft. Zu diesem Zweck wurden die Gewässer an fünf Terminen zwischen April und Juni im Wege des Abkescherns, nächtlichen Verhörens und Ableuchtens sowie gezielter Kescherfänge näher untersucht. Zusätzlich wurde bei den Teichen bei Weiherhaus am 20. April einmalig ein Reusenfang durchgeführt; an diesen Teichen erfolgte außerdem eine separate Larvensuche.

Im Jahr 2016 wurden ergänzende Erhebungen bzgl. der Amphibien durchgeführt. Hierbei wurde die mögliche Habitatfunktion eines Tümpels auf dem Grundstück Fl.-Nr. 1212, Gemarkung Dinkelsbühl, der durch die Ortsumgehung überbaut wird, durch viermalige Kontrollen zwischen März und Juni 2016 überprüft. Die Eignung des Regenrückhaltebeckens „Kobeltsmühle“ als Amphibienlaichgewässer wurde ebenso erneut einer Überprüfung unterzogen. Dies geschah im Wege einer Tagkontrolle am 4. April 2016 (Überprüfung auf ein Vorkommen der Knoblauchkröte sowie von Laichschnüren) sowie durch nächtlichen Begehungen zur Abschätzung des Fischbestandes und zum Zwecke von Sichtbeobachtungen und Kescherfängen am 5. April und 3. Mai 2016. Zusätzlich wurden rufende Laubfrösche durch nächtliches Verhören an allen Gewässern im Umfeld der Ortsumgehungstrasse am 5. April, 3. Mai und 10. Mai 2016 erfasst. Ebenso wurden Untersuchungen zur Zählung wandernder Amphibien wiederholt und teilweise auch vom räumlichen Umgriff her ausgeweitet; dies geschah durch ein nächtliches Ableuchten von Straßen und befestigten Wegen im Nahbereich der Ortsumgehungstrasse in feuchten

milden Nächten am 3. März und 5. April 2016, jeweils von ca. 20:30 Uhr bis 24 Uhr.

Die durch diese Untersuchungen gewonnenen Erkenntnisse liefern in der Gesamtheit ein hinreichend aufschlussreiches Bild über die mögliche Betroffenheit von Amphibienarten durch den Bau der Ortsumgehung Dinkelsbühl.

Das nächtliche Verhören der Paarungsrufe in Kombination mit dem Ableuchten der Laichgewässer stellt für viele Amphibienarten eine sehr gut geeignete Methode mit hoher Erfassungswahrscheinlichkeit. (siehe Kapitel 3.5.1 des FuE-Berichts). Durch einzelne zusätzliche Begehungen bei Tage können zudem Laich und Larven erfasst werden. Der zusätzliche Einsatz eines Keschers ermöglicht das Bestimmen von Adulten in unsicheren Fällen oder den Fang von Kaulquappen zum Reproduktionsnachweis. Die vom FuE-Bericht insoweit für erforderlich gehaltenen drei Begehungen wurden 2010 jeweils innerhalb des für die vorliegend möglicherweise betroffenen Arten spezifisch geeigneten Aktivitätszeitraums durchgeführt (siehe dazu im Einzelnen das Methodenblatt A1). Die im Jahr 2016 durchgeführten ergänzenden Erhebungen bewegen sich ebenso im Bereich des artspezifisch jeweils relevanten Aktivitätszeitraums. Dies gilt insbesondere für die Kontrollen des Tümpels auf Fl.-Nr. 1212, Gemarkung Dinkelsbühl; die Kontrolltermine liegen durchweg innerhalb der artspezifischen empfohlenen Zeiträume und waren angesichts der hier vorhandenen Strukturausstattung auch hinsichtlich ihrer Anzahl ausreichend. In Bezug auf die im Bereich des Regenrückhaltebeckens „Kobeltmühle“ durchgeführten ergänzenden Erhebungen, die vor allem auf ein mögliches Vorkommen der Knoblauchkröte gerichtet waren, gilt dies ebenso. Das nächtliche Verhören von rufenden Laubfröschen von Anfang April bis Mitte Mai erfolgte zum allergrößten Teil innerhalb des fachlich empfohlenen Kartierzeitraums. Dass der erste Erhebungstermin noch vor diesem Zeitraum liegt, ist in Anbetracht der hier vorherrschenden Witterungsbedingungen, die bereits gewisse Amphibienaktivitäten erwarten ließen, ebenso nicht zu beanstanden. Letzteres gilt auch für die bei den Erhebungen im Jahr 2016 im Übrigen angewandte Methodik und Untersuchungstiefe.

Zur Erfassung von Amphibienwanderbeziehungen ist das Aufstellen eines Amphibienfangzaunes nach Methodenblatt A5 des FuE-Berichts fachlicher Standard. Ein derartiger Fangzaun wurde im Bereich der in Bezug auf mögliche Wanderbeziehungen bedeutendsten Teiche bei Weiherhaus eingesetzt. Im Übrigen wurden mögliche Wanderbewegungen im Untersuchungsgebiet durch eine wiederholte nächtliche Kontrolle von Straßen und Wegen erfasst. Angesichts der dabei gewonnenen Erkenntnisse, insbesondere nur äußerst geringen Wanderungsaktivitäten im Trassenbereich der Ortsumgehung selbst bzw. in diesen hinein, war eine nachfolgende Aufstellung von Fangzäunen an weiteren Stellen nicht angezeigt. Bereits die aus den nächtlichen Kontrollen vorliegenden Daten vermitteln in Zusammenschau mit den hinsichtlich der Habitateignung der einzelnen im Untersuchungsraum vorhandenen Landschaftselemente bestehenden Erkenntnissen insoweit ein hinreichend aufschlussreiches Bild, das für die artenschutzrechtliche Beurteilung genügt.

Weitergehende Untersuchungen waren für eine sachgerechte Beurteilung der artenschutzrechtlichen Betroffenheit der hier infrage kommenden Amphibienarten nicht angezeigt. Für Kreuzkröten gibt es im näheren und weiteren Umfeld der Ortsumgehungstrasse keine geeigneten Lebensraumstrukturen, der vorhabensbetroffene Raum liegt außerdem außerhalb des bekannten Verbreitungsgebietes der Wechselkröte. Ein nur dem Auffinden dieser beiden Arten dienendes Ausbringen künstlicher Verstecke nach dem Methodenblatt A2 des FuE-Berichts war sonach entbehrlich.

Die Verwendung von Wasserfällen zum Feststellen eines möglichen Vorkommens verschiedener Molcharten (u. a. des Kammmolchs) nach dem Methodenblatt A3 des FuE-Berichts war hier nicht erforderlich, da bereits aus den Untersuchungen bzgl. möglicher Wanderbewegungen ein Vorkommen von verschiedenen Molchen festgestellt werden konnte bzw. auf Grund des Lebensraumausstattung sowie der sonstigen bekannten Randbedingungen ein Vorkommen des Kammmolchs zu unterstellen ist. Da ein Vorkommen der Knoblauchkröte in einem Teilbereich des Untersuchungsraums zudem bereits aus anderweitigen Untersuchungen des Erstellers der Unterlage 12.4 T bekannt ist und die Art hier auch bei den hinsichtlich der Amphibienwanderbewegungen durchgeführten Erhebungen festgestellt werden konnte, bedurfte es an den Gewässern im Umfeld des betreffenden Bereichs auch keiner Erfassungen mittels Hydrophonen nach Methodenblatt A4 des FuE-Berichts mehr, die nur dem Auffinden dieser Art dienen würden. Auch im Bereich des Regenrückhaltebeckens „Kobeltsmühle“ bedurfte es keiner Hydrophonuntersuchungen. Insoweit genügen die im Rahmen der hier angewandten Untersuchungsmethoden gewonnenen Erkenntnisse, um ein dortiges Vorkommen der Knoblauchkröte ausschließen zu können. Insbesondere der dortig festgestellte hohe (Raub-)Fischbestand steht einer Nutzung als Laichgewässer für die Knoblauchkröte sowie für andere relevante Amphibien entgegen.

e) Im Untersuchungsgebiet ist auf Grund der dort vorhandenen Habitatstrukturen sowie der bekannten Verbreitungsgebiete der insoweit relevanten Reptilienarten nur die Zauneidechsen einer näheren Überprüfung zu unterziehen.

Zur Aufklärung eines möglichen Vorkommens der Zauneidechse wurde im Mai sowie im September 2010 eine gezielte visuelle Suche nach Artexemplaren an geeigneten Strukturen wie Böschungen, Wegerändern und Rohbodenstrukturen durchgeführt. Die Begehungen erfolgten dabei jeweils bei für die Erfassung von Reptilien günstigen Witterungsverhältnissen, d. h. kein Niederschlag, Außentemperaturen jenseits von 18 °C.

Dies genügt unter den örtlichen Randbedingungen, insbesondere der überschaubaren Ausstattung des Untersuchungsraums mit für die Art geeigneten Strukturen, um ein hinreichend klares Bild zu Betroffenheit der Zauneidechsen zu gewinnen.

Der mit den durchgeführten Begehungen angestrebte Sichtnachweis der Zauneidechse stellt die klassische Nachweismethode für diese Art wie für Reptilien allgemein dar (siehe Kapitel 3.6 des FuE-Berichts < S. 99 >). Im FuE-Bericht werden für die Zauneidechse (im Regelfall) vier Begehungen für erforderlich erachtet (S. 102). Dahinter bleibt die gewählte Erfassungsmethodik zwar in gewissem Umfang zurück. Berücksichtigt man aber die konkreten Strukturen und deren Ausdehnung vor Ort, die Zauneidechsen im Untersuchungsraum nur punktuell geeignete Lebensbedingungen bieten und vergleichsweise überschaubar sind, so dass hier ein Auffinden von Zauneidechsen leichter und sicherer möglich ist, hält die Planfeststellungsbehörde mit der höheren Naturschutzbehörde den Untersuchungsumfang hier für ausreichend, zumal Beibeobachtungen von Zauneidechsen im Rahmen anderweitiger Erhebungen zusätzlich mit aufgenommen und berücksichtigt wurden. Eine Umsiedlung von Zauneidechsen oder dgl., die eine genaue Kenntnis der Bestandsgröße notwendig machen würde, ist vorliegend nicht vorgesehen, so dass auch unter diesem Blickwinkel eine Erhöhung der Begehungszahl nicht erforderlich ist. Die Begehungen erfolgten im Übrigen innerhalb des im Methodenblatt R1 genannten Kartierzeitraums.

Das Ausbringen künstlicher Verstecke, wie es u. a. im Erörterungstermin einwenderseitig für erforderlich gehalten wurde, wird nur in Bezug auf die im artenschutzrechtlichen Zusammenhang relevanten Schlangenarten vom FuE-Bericht als Standardmethode genannt (siehe S. 100 und 102/103). Für die Zauneidechse ist

der Einsatz von künstlichen Verstecken hingegen nur bedingt geeignet. Auf Grund dessen sowie der schon erwähnten Strukturausstattung des Untersuchungsgebiets ist die vorliegend unterbliebene Ausbringung von derartigen Versteckmöglichkeiten deshalb nicht zu beanstanden. Die Erkenntnislage bzgl. der Zauneidechse ist für eine artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend und mangels Strukturveränderungen von artspezifischer Relevanz auch noch hinreichend aktuell.

f) Zur Erfassung möglicher Vorkommen relevanter Libellenarten vor Ort wurden – nach vorheriger Auswertung bereits vorliegender Erkenntnisse über die Libellenfauna im Untersuchungsgebiet und die Befragung von insoweit kundigen Personen – die im Untersuchungsraum liegenden Teiche mit Verlandungsvegetation zwischen Ende Mai und Ende Juni 2010 bei sonniger Witterung und Temperaturen jenseits von 18 °C insgesamt dreimal abgegangen und nach Libellen abgesehen. Daneben wurden Ende Mai geeignete Vegetationsstrukturen auf das Vorhandensein von Exuvien untersucht. Im Jahr 2016 wurde die Habitatfunktion des Tümpels auf Fl.-Nr. 1212, Gemarkung Dinkelsbühl, durch vier Kontrollen zwischen März und Juni dieses Jahres erneut überprüft.

Die durchgeführten Erhebungen stehen im Einklang mit dem insoweit maßgeblichen fachlichen Standard und liefern hinreichend aussagekräftige Daten. Nach Kapitel 3.12 des FuE-Berichts sollen für die Erfassung der planungsrelevanten Arten mindestens drei Begehungen pro Art im geeigneten Erfassungszeitraum durchgeführt werden, wobei der Erfassungszeitraum und die konkrete Anzahl der Begehungen abhängig von zu den erfassenden Arten sind. Die im Methodenblatt L1 als grobe Richtschnur einzelartbezogen genannten Erfassungszeiträume sind mit Blick auf das naturräumlich limitierte Artenspektrum (nur zwei Arten kommen im betreffenden Naturraum überhaupt vor) unter Berücksichtigung der örtlichen Randbedingungen sowie der Witterungsbedingungen sowohl 2010 als auch 2016 hinreichend beachtet worden. Auch die Erfassungsmethodik an sich genügt für eine aussagekräftige Erfassung von möglichen Libellenvorkommen. Es wurden, wie im Methodenblatt L1 niedergelegt, Sichtbeobachtungen sowie eine Exuviensuche durchgeführt. Dass die im Methodenblatt genannten Erfassungsbedingungen dabei nicht gegeben waren, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht festzustellen. Die im Jahr 2010 durchgeführten Erhebungen sind mangels relevanter struktureller Veränderungen vor Ort sowie praktisch unveränderter allgemeiner Erkenntnislage bzgl. des Vorkommens von Libellen im Raum Dinkelsbühl auch noch hinreichend aktuell.

Darüber hinaus gehende Untersuchungen waren nicht angezeigt. Im Rahmen der vorgenannten Erhebungen hat sich deutlich gezeigt, dass für die Libellen im Untersuchungsgebiet nur punktuell geeignete Habitatstrukturen vorhanden sind und diese zudem vom Vorhaben allenfalls indirekt betroffen sind (der 2016 erneut untersuchte Tümpel, der überbaut wird, ist wegen seines stark überwachsenen Zustands für Libellen ungeeignet). Dies bestätigt die auch im FuE-Bericht kundgetane Einschätzung, dass Libellen mit besonderer Planungsrelevanz eher selten durch Straßenbauvorhaben betroffen sind, da die Vorkommen sehr eingeschränkt sind und oft – hier nicht vorkommende – Sonderstandorte (z. B. Moorgebiete) betreffen (siehe Kapitel 3.12 < S. 140 > des FuE-Berichts).

g) In Bezug auf Holz bewohnende Käferarten wurde im Mai 2010 zunächst eine Übersichtsbegehung durchgeführt. Am 22.06.2010 wurden nachfolgend die Bäume der Allee am „Mutschachweg“ im Detail betrachtet und auf mögliche Spuren und Brutstrukturen der relevanten Arten untersucht. Vor allem Mulmhöhlen wurden genau auf Pellets, Fragmente und Larven des Eremiten und anderer mulmbesiedelnder Käfer untersucht.

Dies genügt vorliegend, um hinreichend sichere Erkenntnisse über ein mögliches Vorkommen der in Frage kommenden relevanten Käferarten zu erlangen. Die angestellten Untersuchungen beinhalten zum einen eine Strukturkartierung entsprechend dem Methodenblatt XK1 für die in diesem Zusammenhang nur interessierenden Strukturen am „Mutschachweg“. Diese ist im Mai erfolgt; im Hinblick auf den Vegetationszustand ist dies in Ansehung der in dem Methodenblatt insoweit gemachten Vorgaben als sachgerecht anzusehen. In den übrigen Bereichen des Eingriffsbereichs gibt es keine für Holz bewohnende Käfer geeigneten Strukturen; insoweit war keine Kartierung weiterer Landschaftselemente notwendig. Eine zusätzliche, dem Methodenblatt XK2 entsprechende Strukturkartierung war auch nicht angezeigt. Sowohl im unmittelbaren Eingriffsbereich des Vorhabens als auch im nahen Umfeld der Ortsumgehungstrasse finden sich keine Waldflächen mit Totholzstrukturen, wie sie im Rahmen dieser Strukturkartierung näher erfasst werden sollen (vgl. Kapitel 3.9.1 < S. 129 > des FuE-Berichts).

Eine Baumuntersuchung zum Auffinden des Eremiten wurde im Juni 2010 entsprechend dem Methodenblatt XK7 im Bereich der Allee am „Mutschachweg“ durchgeführt. Die Untersuchung ist nach dem Methodenblatt ganzjährig möglich. Unter dem Blickwinkel, dass u. U. auch außerhalb von Baumhöhlen Indizien für ein Vorkommen des Eremiten vorzufinden sind, ist der gewählte Begehungszeitpunkt gleichfalls sachgerecht. Untersuchungen nach den Methodenblättern XK3, XK4, XK5, XK6 und XK8 sind entbehrlich, da die jeweiligen Arten, auf die die entsprechenden spezifischen Untersuchungen ausgelegt sind, hier großräumig nicht vorkommen (Eichenheldbock, Veilchenblauer Wurzelhals-Schnellkäfer, Alpenbock) oder jedenfalls im Untersuchungsgebiet keine geeigneten Habitatstrukturen existieren (Scharlachkäfer, Hirschkäfer).

Die Ergebnisse der genannten Untersuchungen sind mit Blick auf die im interessierenden Bereich zwischenzeitlich nicht merklich veränderten örtlichen Strukturen auch weiterhin aktuell.

h) Nach dem Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling wurde am 07. Juli und 21. Juli 2010 gesucht. Dabei wurden alle für diese Art bedeutenden Strukturen (Feuchtwiesen, Feuchtrachen, Böschungen, Weg-, Graben- und Gewässerränder) mit einem Vorkommen des Großen Wiesenknopfs im Nahbereich der Ortsumgehungstrasse abgesucht. Im Jahr 2016 wurde im gleichen Bereich an insgesamt fünf Terminen erneut nach der Art gesucht, nämlich am 1., 13., 20. und 27. Juli sowie am 3. August 2016. Die beiden Flächen, auf denen abseits der Ortsumgehungstrasse Kompensationsmaßnahmen vorgesehen sind, (Fl.-Nr. 347, Gemarkung Waldhäuslein, und Fl.-Nr. 2337, Gemarkung Dinkelsbühl) wurden ebenso auf ein Vorkommen der Art untersucht. Die einzelnen Begehungen wurden nur bei zur Erfassung der Art günstiger Witterung, d. h. kein Niederschlag oder Nebel, kein starker Wind, durchgeführt.

Die durchgeführten Erhebungen genügen den aktuellen fachlichen Standards – die 2016 durchgeführten Untersuchungen gehen hinsichtlich der Begehungsanzahl sogar merklich darüber hinaus – und vermitteln ein hinreichend klares und belastbares Bild der Betroffenheit der Art. Die durchgeführten Begehungen dienten der Erfassung von Imagines des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings (vgl. Tabelle 8 < S. 114 > des FuE-Berichts). Sie wurden entsprechend den Vorgaben des Methodenblatts F4 durchgeführt. Dieses sieht, da ein Vorkommen des Hellen Wiesenknopf-Ameisenbläulings auf Grund von dessen bekanntem Verbreitungsgebiet hier auszuschließen ist, zwei Begehungen zur Hauptflugzeit, die grob von Mitte Juli bis Mitte August zu verorten ist, vor. Sowohl die Untersuchungen im Jahr 2010 als auch im Jahr 2016 bewegen sich im Bereich dieses zeitlichen Rahmens.

Für eine weitere Ausdehnung des Untersuchungszeitraums besteht kein hinreichender Anlass. Soweit in dieser Hinsicht geltend gemacht wurde, nur im September könne ein Raupenfund in den Nestern der Roten Knotenameise gemacht bzw. überhaupt ein Vorkommen dieser Ameisenart nachgewiesen werden, vermag dies keinen zusätzlichen Untersuchungsbedarf zu begründen. Eine derartige Untersuchung ist kein fachlicher Standard in Bezug auf den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling, der FuE-Bericht erwähnt eine solche Untersuchung nicht. Auch im Übrigen vermag die Planfeststellungsbehörde vorliegend die Notwendigkeit einer derartigen Untersuchung nicht zu erkennen. Dies gilt insbesondere auch in Bezug auf das an der Wörnitz gelegene Grundstück Fl.-Nr. 347, Gemarkung Waldhäuslein, auf dem im Rahmen der landschaftspflegerische Maßnahme vA2 u. a. auch Habitate für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling etabliert werden sollen. Auf Grund der im Jahr 2016 durchgeführten Erhebungen ist bekannt, dass im Bereich der Maßnahmenfläche der Große Wiesenknopf vorkommt. Ein Vorkommen der Roten Knotenameise ist auf Grund der über das Wörnitztal vorliegenden Erkenntnisse, insbesondere aus dem Managementplan des FFH-Gebiets „Wörnitztal“, hier ebenso äußerst wahrscheinlich, insbesondere da sowohl flussaufwärts als auch flussaufwärts der Dunkle Wiesenknopf-Ameisenbläuling in räumlicher Nähe nachgewiesen ist (vgl. S. 18 des Ergebnisprotokolls zum Erörterungstermin), so dass die genannte Ameisenart auf jeden Fall in der nahen Umgebung vorkommt und hier jedenfalls unter Berücksichtigung des Maßnahmen details eine Besiedlung der Maßnahmenfläche innerhalb überschaubarer Zeit angenommen werden darf, sofern nicht ohnehin dort schon eine entsprechende Ameisenpopulation existiert (vgl. dazu auch VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 13.09.2013 – 3 S 284/11 – juris Rn. 328)

Weitere Untersuchungen sind, auch im Hinblick auf die im Anhörungsverfahren insoweit erhobenen Einwendungen, gleichfalls nicht erforderlich. Insbesondere ist die Anwendung von Fang-Wiederfang-Methoden nicht geboten, auch nicht zur Abgrenzung verschiedener Populationen der Art. Derartige Methoden werden zwar im Rahmen des FuE-Berichts für verschiedene Tiergruppen unter bestimmten Umständen als gangbare Untersuchungsmethoden erwähnt, in Bezug auf Tag- und Nachtfalter werden derartige Methoden jedoch nicht genannt (vgl. Kapitel 3.8 des FuE-Berichts). Insoweit sind sie ebenso keinesfalls als allgemeiner fachlicher Standard anzusehen; auch unter Berücksichtigung der konkreten Randbedingungen besteht kein Anlass, hier eine derart spezielle Untersuchung zusätzlich vorzunehmen. Die Abgrenzung der relevanten lokalen Population der Art lässt sich anhand der Ergebnisse der vorliegend durchgeführten Untersuchungen sowie der im Übrigen vorliegenden Daten und Erkenntnisse über die Art im Raum Dinkelsbühl (u. a. Managementplan für das FFH-Gebiet „Wörnitztal“) sowie der allgemein bekannten Artspezifika hinreichend schlüssig vornehmen. Hierauf wird weiter unten bei der Bewertung der Betroffenheit der Art durch das Vorhaben noch näher eingegangen. Populationsgenetische Untersuchungen, wie sie teilweise im Anhörungsverfahren gefordert wurden, stehen hier deshalb – insbesondere auch unter Berücksichtigung des enormen Zeitaufwandes einer derartigen Untersuchung – deutlich außer Verhältnis zu dem damit möglicherweise erzielbaren Gewinn an Erkenntnissen.

i) Für die unter C. 3.3.6.2.2.2 im Einzelnen genannten Arten ergibt sich in Bezug auf ihren Bestand, ihre vorhabensbedingten Beeinträchtigungen und ihren Erhaltungszustand nach Realisierung des Bauvorhabens sonach folgendes Bild:

### 3.3.6.2.2.2 Arten nach Anhang IV der FFH-RL

#### 3.3.6.2.2.2.1 Säugetiere

a) In vom Biber genutzte bzw. für diesen geeignete Habitatstrukturen greift das Vorhaben nicht ein, der Eingriffsbereich liegt ebenso abseits der von der Art als Nahrungshabitat genutzten Flächen. Insbesondere werden weder Biberbaue, Biberdämme noch andere wichtige Habitatelemente vom Vorhaben berührt; derartige Strukturen liegen nicht in unmittelbarer Nähe zur Ortsumgehungsstrasse. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird damit nicht erfüllt.

Lebensräume des Bibers werden durch die Ortsumgehung nicht zerschnitten; sie quert weder für die Art geeignete Lebensraumstrukturen noch berührt sie sie sonst unmittelbar. Auch baubedingte Störeinflüsse können wegen der Entfernung des Baufeldes zu geeigneten Habitatstrukturen ausgeschlossen werden. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen sind im Hinblick auf die räumliche Distanz ebenso nicht zu besorgen; Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population sind jedenfalls nicht zu erkennen (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Wegen der Entfernung geeigneter Lebensraumstrukturen zur Ortsumgehungsstrasse sind auch Verletzungen oder Tötungen von Bibern im Rahmen des Baubetriebs sowie des Verkehrsbetriebs nach Fertigstellung des Vorhabens hinreichend sicher auszuschließen (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG).

b) Die bzgl. der Haselmaus durchgeführten Erhebungen haben keine Hinweise auf ein aktuelles Vorkommen der Art im Untersuchungsgebiet ergeben. Die Gehölz- bzw. Waldbestände im Untersuchungsgebiet genügen von ihrer Artenzusammensetzung her teilweise nicht den speziellen Präferenzen der Haselmaus, geeignete Habitatstrukturen fehlen dort gleichzeitig auch. Dies gilt insbesondere für die Alleebäume entlang des „Mutschachwegs“. Insoweit ist zudem zu berücksichtigen, dass Gehölzstrukturen in der Feldflur von der Haselmaus zwar auch besiedelt werden, hierfür aber unabdingbar ist, dass praktisch lückenlose Heckenkorridore dort vorzufinden sind. Lücken von mehr als 6 m Breite sind für die Art nicht mehr überwindbar. In Bezug auf die Allee im Bereich des „Mutschachwegs“ ist außerdem in Blick zu nehmen, dass dieser wegen seiner intensiven Bemähung und starken Frequentierung zu Freizeitwecken, wozu auch entlang des Weges im Boden wühlende Hunde zu zählen sind, auch eine Überwinterung von Haselmäusen im Alleebereich auszuschließen ist. Soweit einzelne Bereiche im Untersuchungsgebiet ein ausreichendes Lebensraumpotenzial für die Haselmaus aufweisen (westlicher Rand des „Mutschachwaldes“, Heckenreihe südlich der St 2220), konnten – wie dargelegt – keine Anzeichen für ein Vorkommen der Art festgestellt werden. In den Waldrand als wichtigste Struktur in diesem Zusammenhang wird zudem im Rahmen des Baus der Ortsumgehung nicht eingegriffen. Eine vorhabensbedingte Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Haselmaus kann deshalb insoweit ausgeschlossen werden (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). In Bezug auf die Gehölzstrukturen, in die im Rahmen der Ortsumgehung eingegriffen wird und die dem Grunde nach für die Haselmaus geeignet sind, gilt, dass die davon betroffenen potentiellen Fortpflanzungs- bzw. Ruhestätten wegen ihrer vergleichsweise schlechten Verbindung zur geeigneten Waldbeständen nur suboptimale Bedingungen für die Art aufweisen. Die ökologische Funktion der betroffenen (möglichen) Lebensstätten wird jedenfalls im räumlichen Zusammenhang auch beim Bau der Ortsumgehung weiterhin erfüllt (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG).

Ein Vorkommen der Haselmaus im Mutschachwald kann auf Grund der dortigen Strukturausstattung nicht ausgeschlossen werden, auch wenn insoweit keine positiven Kenntnisse über ein Vorkommen vorliegen. Wegen des geplanten Verlaufs

der Ortsumgehungsstrasse, der sich abschnittsweise auch entlang des Waldrandes des „Mutschachwaldes“ bewegt, sind im Waldrandbereich Beeinträchtigungen durch Lärmimmissionen für die Haselmaus – ein dortiges Vorkommen unterstellt – nicht gänzlich auszuschließen, auch wenn aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse nahe legen, dass Haselmäuse relativ unempfindlich gegen Störungen aus dem Straßenverkehr sind. Ebenso können hier baubedingte Störungen durch Erschütterungen nicht ausgeschlossen werden. Letztere fallen allerdings nicht besonders ins Gewicht, da sie voraussichtlich nur einem eng begrenzten Zeitraum und außerdem außerhalb der nächtlichen Aktivitätszeiten der Haselmaus auftreten werden. Im Ergebnis sind erhebliche Störungen im Sinn von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aber nicht zu besorgen. Die möglichen Störeinflüsse infolge der Ortsumgehung erreichen wegen der vergleichsweise überschaubaren Größe des potentiell für die Haselmaus geeigneten Areals, welches vorhabensbedingten Beeinträchtigungen unterliegt, jedenfalls kein populationsrelevantes Ausmaß. Der Erhaltungszustand einer möglicherweise vorhandenen Population der Haselmaus wird sich durch die Ortsumgehung mit hinreichender Sicherheit nicht verschlechtern. In diesem Zusammenhang ist insbesondere auch in Blick zu nehmen, dass eine eigenständig überlebensfähige Population der Art nach aktuellem Kenntnisstand eine Fläche von wenigstens etwa 20 ha an geeigneten Strukturen benötigt. Die für die Haselmaus geeigneten Strukturen, die hier mittelbaren Auswirkungen der Ortsumgehung unterliegen und möglicherweise in gewissem Umfang an Habitateignung einbüßen, sind demgegenüber verschwindend gering, daher ist allenfalls auch nur ein kleiner Anteil der Population hiervon betroffen. Rückwirkungen auf die Population der Haselmaus sind durch mögliche Störungen nur weniger Artindividuen hier nicht in Rechnung zu stellen. Gleiches gilt auch in Bezug auf die mit dem Bau der Ortsumgehung verbundene vorübergehende Unterbrechung des „Mutschachwegs“ sowie die Durchschneidung des Raumes zwischen der schon erwähnten Heckenreihe südlich der St 2220 und dem östlichen Ortsrand von Dinkelsbühl. Der Zwischenraum zwischen der Heckenreihe und dem Siedlungsraum ist wegen der hier größtenteils fehlenden strukturellen Ausstattung für die Haselmaus schon derzeit nicht zu überwinden. Der „Mutschachweg“ wird im Rahmen der Maßnahme V7 wieder in einen dem jetzigen Zustand vergleichbaren Zustand versetzt und kann sonach nach Ende der Bauarbeiten an dem hier zu errichtenden Bauwerk wieder wie bislang von der Haselmaus genutzt werden. Lediglich während der Bauzeit wird die Allee zeitweise unterbrochen; im Hinblick auf die voraussichtliche Dauer der Bauarbeiten in diesem Bereich sowie der ohnehin allenfalls geringen Nutzung der Allee durch Haselmäuse sind aber auch in dieser Hinsicht keine populationsrelevanten Auswirkungen zu besorgen.

Die zeitweise Unterbrechung der Allee im Bereich des „Mutschachwegs“ kann wegen der konkreten Strukturausstattung der Allee sowie des Fehlens von Anzeichen für ein Vorkommen der Haselmaus auch zahlenmäßig allenfalls wenige Exemplare der Art betreffen, wobei sich die Artindividuen auch nur während des Sommerhalbjahres hier aufhalten. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen, insbesondere der Maßnahme V2, können deshalb baubedingte Tötungen bzw. Verletzungen von Exemplaren der Art – jedenfalls über Verluste von einzelnen Tieren hinaus (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG) – hinreichend sicher ausgeschlossen werden. Nach Fertigstellung der Ortsumgehung ist ebenso kein jenseits des allgemeinen Lebensrisikos der Art liegendes Tötungs- bzw. Verletzungsrisiko von Artindividuen zu erkennen. Breite Straßen wie die Ortsumgehung stellen für Haselmäuse in der Regel absolute Barrieren dar, die sie nicht überqueren (und auch nicht zu überqueren versuchen).

Da ein Einfangen von möglicherweise im Baufeldbereich befindlichen Haselmäusen auf Grund der allenfalls geringen Vorkommensdichte der Art nicht erfolgversprechend ist, ist Entsprechendes nicht vorgesehen. Daher wird auch der

Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG in seiner Ausprägung als Fangverbot nicht erfüllt.

c) Der (Große) Abendsegler konnte im Rahmen der projektbezogenen Erhebungen im Untersuchungsgebiet bei der Jagd nachgewiesen werden. Quartiere der Art wurden im Rahmen der Erhebungen im Eingriffsbereich des Vorhabens nicht festgestellt, es gibt im Untersuchungsgebiet aber geeignete Quartiersstrukturen. Wochenstuben des (Großen) Abendseglers sind in Westmittelfranken nicht bekannt. Die allgemeine Erkenntnislage legt nahe, dass sich nur Männchen während des Sommerhalbjahrs im Untersuchungsgebiet aufhalten, die hier auf den Rückzug der Weibchen aus dem Nordosten Mitteleuropas warten. Im Herbst ist deshalb ein Vorkommen von Paarungsgruppen möglich.

Die Ortsumgehung greift in für die Art geeignete Quartierlebensräume wie Baumreihen sowie eine Allee ein und führt hier teilweise zu einem Verlust von grundsätzlich geeigneten Strukturen. Auf Grund dessen ist eine Beschädigung bzw. Zerstörung von potentiellen Baumhöhlenquartieren infolge des Vorhabens möglich. Mögliche Sommer- und Winterquartiere an für den (Großen) Abendsegler geeigneten Gebäuden werden dagegen vom Vorhaben nicht berührt. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen, insbesondere der Maßnahmen S1 und V7, ist im Hinblick auf die Strukturausstattung des Untersuchungsgebiets, vor allem der dort gelegenen Teile des „Mutschachwaldes“, nicht zu besorgen, dass die Funktion der betroffenen möglichen Lebensstätten nicht weiterhin im räumlichen Zusammenhang vollumfänglich erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG). Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist sonach nicht gegeben.

Infolge des Baus der Ortsumgehung entstehen möglicherweise Störwirkungen durch notwendige Rodungsarbeiten, bau- und betriebsbedingte Verlärmungseffekte sowie optische Einflüsse. Unter Berücksichtigung der planfestgestellten Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen kann eine erhebliche Störung i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aber hinreichend sicher ausgeschlossen werden. Die erforderlichen Rodungsarbeiten von möglichen Quartiersbäumen im Bereich des „Mutschachwegs“ erfolgen danach in dem für Baumfledermäuse nach fachlichen Erkenntnissen „günstigsten“ Zeitraum (in dem die dadurch entstehenden Beeinträchtigungen am geringsten ausfallen, da hier die sommerliche Fortpflanzungszeit bereits beendet ist, der Winterschlaf aber noch nicht begonnen hat) und mit einer für Fledermäuse vergleichsweise schonenden Vorgehensweise (Maßnahme V2). Hierdurch werden evtl. baubedingte Störungen in dieser Hinsicht weitmöglichst reduziert, ein populationsrelevantes Ausmaß derartiger Störungen kann hier deshalb ausgeschlossen werden. Auch sonstige bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen potentieller Quartiere durch Lärm, Erschütterungen und Abgase in der Umgebung der Ortsumgehungstrasse erreichen keine artenschutzrechtlich erhebliche Dimension. Fledermäuse nehmen erfahrungsgemäß Lärm oder Erschütterungen so lange nicht als störend wahr, solange diese nicht den Quartierstandort als solchen betreffen und keine unmittelbare Gefährdung für jenen mit sich bringen (vgl. Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Entwurf Oktober 2011, Tabelle 6 < S. 35 f. >). Im Hinblick auf den nach Fertigstellung des Vorhabens vorhandenen Abstand zwischen der Straßentrasse und geeigneten Quartiersstrukturen sowie die Lage des Baufeldes kann danach ausgeschlossen werden, dass mittelbare immissionsbedingte Auswirkungen hier relevante Störungen für den (Großen) Abendsegler bewirken. Auf Bauarbeiten zurückzuführende Störungen während der nächtlichen Jagdphase sind auch nicht in Rechnung zu stellen; die Bauarbeiten finden ausschließlich tagsüber statt, während Jagdflüge der Art größtenteils erst nach Sonnenuntergang beginnen. Im Ergebnis gilt gleiches für die im Rahmen des Baubetriebs zeitweise erfolgende Unterbrechung der Allee am „Mutschachweg“.

Diese kann zwar grundsätzlich eine nicht unerhebliche Störung für den (Großen) Abendsegler darstellen. Im Hinblick darauf, dass sich die notwendigen Baumrodungen auf einen Bereich von nur etwa 60 m Tiefe erstrecken und im Rahmen der Maßnahme V7 u. a. auch die Bauzeit auf ein Jahr begrenzt, so dass die Nutzungstradition des hier festgestellten Flugkorridors nicht gefährdet wird, sind aber insoweit ebenso populationsrelevante Auswirkungen nicht zu besorgen.

Durch den notwendigen Eingriff in mögliche Quartierlebensräume der Art sind in dem Fall, dass sich zum Rodungszeitpunkt Artindividuen in den betreffenden Quartierstrukturen aufhalten, Tötungen oder Verletzungen von Exemplaren grundsätzlich nicht auszuschließen. Das diesbzgl. Risiko wird durch die planfestgestellten Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen so weit wie möglich reduziert, insbesondere auch durch den durch die Maßnahme V2 vorgegebenen Rodungszeitraum, die Art und Weise der Rodung sowie die ggf. notwendige fachgerechte Versorgung bei den Rodungsarbeiten vorgefundener Individuen. Im Ergebnis liegt hierdurch das baubedingte Tötungs- bzw. Verletzungsrisiko nicht jenseits des allgemeinen Lebensrisikos, dem die Individuen der Art ohnehin unterliegen (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG). Gleiches gilt hinsichtlich möglicher Tötungen oder Verletzungen von Exemplaren des (Großen) Abendsegler durch Kollisionen mit Fahrzeugen im Verkehrsraum. Die Art jagt normalerweise in größerer Höhe über den Baumkronen und somit außerhalb des Gefahrenbereichs einer Straße, auch wenn nicht auszuschließen ist, dass Artindividuen in den Gefahrenbereich hinein gelangen. Dieses Risiko besteht vorliegend ebenso, zumal im Rahmen der durchgeführten Erhebungen niedrigfliegende Exemplare der Art im Bereich der Waldränder und des „Mutschachwegs“ beobachtet wurden. Die Ortsumgehung quert zudem lineare Gehölzstrukturen und verläuft teilweise auch parallel zum Rand des „Mutschachwaldes“; dies führt dem Grunde nach zu einer nicht unerheblichen Kollisionsgefährdung. Ebenso tritt die Art auch während der Zugzeit im Frühjahr und Herbst auf und ist in diesen Phasen auch tagaktiv, was das Gefährdungsrisiko insoweit nochmals als höher erscheinen lässt. Gleichwohl ist im Ergebnis nicht anzunehmen, dass sich das Tötungs- bzw. Verletzungsrisiko durch die Ortsumgehung signifikant erhöht. Die Allee am „Mutschachweg“, die vorliegend die mit Abstand bedeutendste Leitstruktur darstellt, wird im Zuge des Vorhabens nicht beseitigt; soweit in sie eingegriffen wird, wird sie wieder in einen dem Ursprungszustand nahekommenden Zustand versetzt (Maßnahme V7). Sie erfüllt daher auch in Zukunft die ihr bereits jetzt zukommende Funktion uneingeschränkt, die hier verlaufende Flugroute wird sonach durch das Vorhaben nicht nachteilig betroffen (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 28.04.2016, NVwZ 2016, 1710 Rn 141). In dem Bereich, in dem die Ortsumgehung parallel zum Rand des „Mutschachwaldes“ verläuft, werden beidseits der Trasse Leitstrukturen etabliert, um ein unbeabsichtigtes Einfliegen in den Straßenraum zu verhindern und die Fledermäuse hier entlang des Straßenkörpers zu führen (Maßnahme V8). Diese Leitstrukturen berücksichtigen insbesondere auch die sich aus dem Kapitel 7.3.5 der Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr, Entwurf Oktober 2011, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, für Leitpflanzungen ergebenden Anforderungen an deren Ausgestaltung. Dies ist in der Gesamtschau mit den übrigen vorgesehenen Maßnahmen (u. a. weitgehender Verzicht auf nächtliche Beleuchtung des Straßenraums, notwendige Beleuchtung nur mit LED-Lampen) hinreichend, um das Kollisionsrisiko noch im Rahmen der Gefährdungslage zu halten, welche für die Art mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist.

Um ein Eintreten des Verbotstatbestands des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG für alle hier relevanten Fledermausarten sicher zu verhindern, ist es nicht – wie im Anhörungsverfahren gefordert – erforderlich, die Ortsumgehungstrasse auf größerer Länge als geplant mit Leit- bzw. Irritationsschutzeinrichtungen zu versehen und (weitere) Grünbrücken anzuordnen. Ausgehend von den im Rahmen der durchgeführten Erhebungen festgestellten Fledermausaktivitäten und der räumlichen Ver-

ortung der Schwerpunkte der Aktivitäten ist insoweit davon auszugehen, dass es außer entlang der Allee am „Mutschachweg“ keine weitere bedeutende Flugroute über die geplante Ortsumgehungstrasse hinweg gibt (vgl. dazu auch Kapitel 4.2.2.2.3 der Unterlage 12.4 T). Auf Grund dessen ist keine artenschutzrechtliche Veranlassung dafür erkennbar, für Fledermäuse noch mehr sichere Querungsmöglichkeiten über die Trasse durch gesonderte Bauwerke als vorgesehen bereitzustellen, zumal sich die Überquerungsmöglichkeit am „Mutschachweg“ von ihrer Ausgestaltung her einer Grünbrücke annähert, so dass von insoweit von einer sehr hohen Sicherheit bzgl. deren Wirksamkeit ausgegangen werden darf (siehe Tabelle 9 < S. 57 > der Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr). Für zusätzliche Sperreinrichtungen, die an bestimmten Stellen, an denen Flugrouten eine Straßen-trasse queren, ein Einfliegen in den Verkehrsraum verhindern sollen, besteht ebenso mangels Querung einer erkennbar bedeutenden weiteren Leitstruktur außerhalb des Wirkungsbereichs der für Fledermäuse schon vorgesehenen Maßnahmen keine Veranlassung; eine der in Kapitel 7.3.5 der Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr < S. 69 > explizit beschriebenen Sondersituationen, in denen Leit- und Sperreinrichtungen zum Kollisionsschutz zwingend für erforderlich erachtet werden, ist vorliegend außerhalb der Bereiche, in denen bereits Irritationsschutzwände oder dgl. vorgesehen sind, nicht gegeben. Soweit in diesem Zusammenhang geltend gemacht wurde, es sei nicht ausreichend, nur Irritationsschutzwände zu bauen, weil diese alleine nicht als ausreichende Querungshilfe gelten könnten, geht dies an der planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitplanung vorbei. Soweit Irritationsschutzwände o. ä. geplant sind, stehen diese nicht zusammenhanglos am Straßenrand, sondern sind in ein Gesamtkonzept eingebunden, das neben diesen Wänden u. a. auch Leitpflanzungen entlang der Ortsumgehungstrasse vorsieht, um Fledermäuse an den insoweit kritischen Stellen von einem Einfliegen in den Straßenraum abzuhalten und sie entlang der neu geschaffenen Strukturen zu schon vorhandenen Leitstrukturen in ausreichender Entfernung zur Ortsumgehungstrasse bzw. sicheren Querungsstellen zu führen (zum konkret geplanten Konzept siehe auch die Darstellungen in Unterlage 12.3T). Eine solche sichere Querungsstelle stellt neben der Überführung des „Mutschachwegs“ auch die Unterführung der Rudolf-Schmidt-Straße dar. Auch zu dieser werden Fledermäuse mit Hilfe der vorgesehenen Leitpflanzungen bzw. -einrichtungen hingeführt. Sie ist auch von ihrer konkreten Ausgestaltung her für Fledermäuse geeignet und lässt hinreichend sicher eine Nutzung durch querende Fledermäuse erwarten. Die Unterführung der Rudolf-Schmidt-Straße wird nach der festgestellten Planung mit einer lichten Weite von 7 m und einer lichten Höhe von mindestens 4,50 m ausgeführt (siehe Unterlage 1T < S. 69 >). Nach Tabelle 7 des Merkblatts zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (MAQ), Ausgabe 2008, genügt bei Straßenunterführungen bereits eine Dimensionierung mit einer lichten Höhe von wenigstens 4,50 m und einer lichten Weite wenigstens von 5 m, damit sie nach fachlichem Kenntnisstand von den hier relevanten Fledermäusen mit ausreichender Sicherheit angenommen werden (vgl. dazu Tabelle 9 < S. 56 > sowie Tabelle 10 der Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr). Jedenfalls im Verbund mit weiteren Maßnahmen, wie sie hier vorgesehen sind, sieht auch die höchstrichterliche Rechtsprechung Leiteinrichtungen und Kollisions- bzw. Irritationsschutzwände als geeignet an, um eine signifikante Erhöhung eines kollisionsbedingten Individuenverlustes zu vermeiden (siehe BVerwG, Urteil vom 28.04.2016, NVwZ 2016, 1710 Rn. 144 m. w. N.). Die im Erörterungstermin aufgestellte Behauptung, Irritationsschutzwände seien generell nicht geeignet, um ein erhöhtes Tötungsrisiko auszuschließen, ist vor diesem Hintergrund schlicht unzutreffend. Das in diesem Zusammenhang in Bezug genommene Urteil des OVG Lüneburg vom 22.04.2016 – 7 KS 27/15 – trifft ebenso keine in dieser Allgemeinheit geltende Aussage; das Urteil kritisiert einzelfallbezogen letztendlich nur die im Bezugsfall unterbliebene Anordnung eines umfassenden Risikomanagements zur Absicherung der Maßnahmenwirksamkeit. Ein derartiges Risikomanagement sieht der Planfeststellungsbeschluss (siehe dazu die Neben-

bestimmungen unter A. 3.2 i. V. m. den Maßnahmenblättern in Unterlage 12.1T sowie dem in Unterlage 12.4T enthaltenen Monitoringprogramm) (u. a.) in Bezug auf die für die Artengruppe der Fledermäuse entscheidenden Maßnahmen vor, unabhängig davon, ob es im Fall der Schaffung von Sperreinrichtungen ausnahmslos notwendig ist (vgl. dazu ebenso BVerwG NVwZ 2016, 1710 Rn. 144), hier vor.

Da im Rahmen der Maßnahme V2 ein Abfangen bzw. Entnehmen von Fledermäusen aus Quartieren nicht vorgesehen ist, sondern ihnen vielmehr durch die Ausgestaltung der Maßnahme Gelegenheit gegeben wird, Quartiere in vom Vorhaben betroffenen Bäumen selbstständig zu verlassen, ist auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG in seiner Ausprägung als Fangverbot nicht betroffen. Unabhängig davon würde hier selbst bei einem – nicht planmäßigen, aber bei besonderen Umständen evtl. möglichen – kurzzeitigen Ingewahrsamnehmen von einzelnen Fledermäusen der Verbotstatbestand nicht verwirklicht. Jedenfalls seit dem Inkrafttreten des Gesetzes zur Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes vom 15.09.2017 ist ein Verstoß gegen das Fangverbot nicht gegeben, wenn das Fangen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme geschieht, die u. a. auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung gerichtet ist, und die entsprechende Beeinträchtigung unvermeidbar ist (siehe § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 2 BNatSchG; vgl. auch BT-Drs. 18/11939 S. 18). Dies wäre vorliegend der Fall. Die Maßnahme V2 beabsichtigt gerade, ein Töten bzw. Verletzen von Fledermausindividuen im Rahmen der Baufeldfreimachung zu verhindern. Das vorübergehende Einfangen von Individuen wäre zudem nur das allerletzte Mittel, um ein Verbleiben von Tieren in gefällten Bäumen zu verhindern, so dass auch anderweitige Mittel, die damit entstehende Beeinträchtigung zu vermeiden, nicht ersichtlich sind.

d) Die Bechsteinfledermaus wurde im Rahmen der projektbezogenen Erhebungen nicht im Untersuchungsgebiet vorgefunden, im Eingriffsbereich des Vorhabens wurden keine von der Art besetzten Quartiere festgestellt. Sommer- oder Wochenstubennachweise liegen bislang aus dem gesamten westlichen Landkreis Ansbach nicht vor; lediglich einzelne Winterfunde sind hier bekannt. Im Bereich der Ortsumgebung sind allerdings für Sommer-, Wochenstuben- und möglicherweise auch Winterquartiere geeignete Strukturen sowie mögliche Jagdhabitats vorzufinden.

Die Ortsumgehungsstrasse führt zu einem Verlust von dem Grunde nach geeigneten Quartierstrukturen in Baumreihen bzw. einer Allee. Da die Art bevorzugt – aber nicht ausschließlich – Quartiere innerhalb ihrer Jagdgebiete in Laubmischwäldern nutzt und ein ausgeprägtes Quartierwechselverhalten zeigt, um Kontakt zu Feinden und Parasiten zu vermeiden, wobei eine Kolonie der Art im Umkreis von ca. 1 km zahlreiche Baumquartiere nutzt, ist eine Beschädigung oder Zerstörung von möglichen Baumhöhlenquartieren wegen der mit dem Vorhaben verbundenen Rodungsmaßnahmen nicht auszuschließen. Mögliche unterirdische Winterquartiere in Kellern und Höhlen sind hingegen nicht vom Vorhaben betroffen. Im Hinblick auf die vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen, insbesondere die Maßnahme V7, sowie die Strukturausstattung der im Umfeld der Ortsumgebung liegenden Teile des „Mutschachwaldes“ und deren Ausdehnung, ist aber dennoch festzuhalten, dass die Funktion der möglicherweise betroffenen Quartierstrukturen jedenfalls im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt werden (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG). Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird damit nicht erfüllt.

Auch in Bezug auf die Bechsteinfledermaus gilt, dass infolge der Ortsumgebung Störungen durch Rodungsarbeiten, bau- und betriebsbedingte Verlärmungen sowie visuelle Effekte entstehen können. Unter Einbeziehung der planfestgestellten Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen, insbesondere der Maßnahmen V2 und V7, sowie des vorgesehenen Verzichts auf nächtliche Bauarbeiten ist auch hier nicht

zu erkennen, dass mögliche der Ortsumgebung zuzurechnende Störwirkungen ein populationsrelevantes Ausmaß annehmen könnten. In Bezug auf die Bechsteinfledermaus ist außerdem in Blick zu nehmen, dass eine Nutzung der Allee am „Mutschachweg“ als Flugkorridor als unwahrscheinlich anzusehen ist, da das Siedlungsgebiet am östlichen Rand von Dinkelsbühl als Nahrungslebensraum von nur stark untergeordneter Bedeutung ist. Insofern wird die bauzeitliche Unterbrechung der Allee für die Art schon von daher keine erheblichen Auswirkungen nach sich ziehen. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist damit auch für die Bechsteinfledermaus nicht gegeben.

Tötungen oder Verletzungen von Individuen der Bechsteinfledermaus sind wegen der vorgesehenen Rodung geeigneter Quartierstrukturen, insbesondere von Bäumen im Bereich des „Mutschachwegs“, an sich nicht von vornherein auszuschließen. Durch die planfestgestellten Vermeidungsmaßnahmen, insbesondere Maßnahme V2, wird das mit dem Vorhaben in dieser Hinsicht verbundene Risiko aber weitmöglichst reduziert und liegt im Ergebnis nicht oberhalb des allgemeinen Lebensrisikos der Art (vgl. § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG). Letzteres gilt auch bzgl. der Gefahr von Kollisionen mit dem Straßenverkehr. Die Bechsteinfledermaus jagt in niedriger Flughöhe strukturgebunden und kann dabei u. U. auch in den Gefahrenbereich einer Straße gelangen. Auf Grund der mit dem Bau der Ortsumgebung verbundenen Querung linearer Gehölzstrukturen und der abschnittsweisen Parallellage der Straße zum Waldrand führt sie in dieser Hinsicht zu einem nicht unerheblichen Gefährdungspotential. Wegen des spezifischen Jagdverhaltens der Art, die sich vorwiegend im Waldinneren aufhält, ist es allerdings aus fachlicher Sicht fernliegend, dass Artindividuen den westlich des „Mutschachwaldes“ liegenden Offenlandbereich in mehr als vernachlässigbarem Umfang als Jagdhabitat nutzen. Insgesamt ist das Risiko, dass Exemplare der Bechsteinfledermaus in den Trassenbereich gelangen, als gering anzusehen. Dies gilt jedenfalls unter Berücksichtigung der im Rahmen der Maßnahme V8 vorgesehenen Leitpflanzungen bzw. -einrichtungen in dem Bereich, in dem die Ortsumgebungstrasse unweit des Waldrandes zu liegen kommt, sowie der im Zuge der Maßnahme V7 vorgesehenen dauerhaften Erhaltung der Allee am „Mutschachweg“. Auf Grund dessen ist auch in der Betriebsphase der Ortsumgebung eine signifikante Erhöhung des Tötungs- bzw. Verletzungsrisikos für die Bechsteinfledermaus nicht zu besorgen (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG). Auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird damit für die Art nicht erfüllt.

e) Ein Vorkommen des Braunen Langohrs im Untersuchungsgebiet konnte im Rahmen der durchgeführten Erhebungen nicht festgestellt werden. Aus der Artenschutzkartierung Bayern ist jedoch bekannt, dass die Art im Umfeld der Ortsumgebungstrasse sowie im diese umgebenden Raum, insbesondere in der Dinkelsbühler Ortslage, vorkommt. Hier wurden bereits Wochenstuben und Winterquartiere festgestellt sowie Totfunde gemacht, so dass für die artenschutzrechtliche Beurteilung von einer Fortpflanzung des Braunen Langohrs im Dinkelsbühler Stadtgebiet sowie einem Vorkommen im Untersuchungsgebiet auszugehen ist. In letzterem sind für Sommer- und Wochenstubenquartiere geeignete Strukturen vorhanden, ebenso finden sich hier geeignete Jagdhabitats.

Durch den mit dem Vorhaben verbundenen Eingriff in geeignete Quartierstrukturen ist es möglich, dass (potentielle) Baumhöhlenquartiere beschädigt oder zerstört werden. Wegen der Strukturausstattung des im Untersuchungsgebiet liegenden Teils des „Mutschachwaldes“ sowie dessen räumlicher Ausdehnung kann aber ausgeschlossen werden, dass die Funktion der betreffenden möglichen Lebensstätten nicht weiterhin im räumlichen Zusammenhang erfüllt werden (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG). Sommerquartiere in Gebäuden bzw. (unterirdische) Winterquartiere in Kellern und Höhlen befinden sich nicht innerhalb des Einflussbe-

reichs des Vorhabens. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist damit nicht gegeben.

Durch Rodungsarbeiten, bau- und betriebsbedingte Lärmefekte sowie visuelle Einflüsse können grundsätzlich Störungen für das Braune Langohr entstehen. Bezieht man die vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen in die Betrachtung ein, insbesondere die Maßnahmen V2 und V7 sowie den Verzicht auf nächtliche Bauarbeiten, so kann – wie bereits bzgl. zuvor abgehandelter Arten – aber hinreichend sicher eine Populationsrelevanz möglicher Störungen ausgeschlossen werden (vgl. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Hinsichtlich der bauzeitlichen Unterbrechungen der Allee am „Mutschachweg“ gilt, dass diese mit großer Wahrscheinlichkeit auch vom Braunen Langohr als Leitstruktur zwischen Quartieren und Jagdlebensräumen oder bei Transferflügen genutzt wird und deshalb diese Unterbrechung eine Störung für die Art darstellt. Im Hinblick auf die im Rahmen der Maßnahme V7 u. a. auf ein Jahr begrenzte Bauzeit, wodurch die Nutzungstradition des hier festgestellten Flugkorridors bewahrt werden kann, sind aber auch in dieser Hinsicht keine Störungen zu besorgen, die Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Artpopulation haben könnten.

Die Gefahr, dass Individuen des Braunen Langohrs durch die notwendigen Rodungen von geeigneten Quartierbäumen verletzt bzw. getötet werden, wird insbesondere durch die Maßnahme V2 stark verringert und bewegt sich damit nicht zuletzt im Hinblick auf die Anzahl der zu rodenden geeigneten Strukturen noch innerhalb des Bereichs des allgemeinen Lebensrisikos, dem die Artindividuen ohnehin unterliegen (vgl. § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG). In Bezug auf das betriebsbedingte Kollisionsrisiko mit Fahrzeugen im Straßenraum gilt, dass auch das Braune Langohr strukturgebunden jagt und dadurch auch in den Gefahrenbereich der Straße geraten kann. Durch die Querung linearer Gehölzstrukturen und der abschnittswisen Parallellage zum Rand des „Mutschachwaldes“ besteht auch für diese Art dem Grunde nach eine nicht unerhebliche Gefährdungssituation in dieser Hinsicht. Auch dem Braunen Langohr kommen aber die im Rahmen der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen vorgesehenen Leitpflanzungen und -einrichtungen, die etwa im Rahmen der Maßnahme V8 vorgesehen sind, zu gute; hierdurch wird einer Erhöhung des Tötungs- bzw. Verletzungsrisikos wirksam begegnet. Gleiches gilt in Bezug auf die mit der Maßnahme V7 vorgesehene Erhaltung der Allee am „Mutschachwegs“ als Leitstruktur; auch dadurch wird einer merklichen Steigerung des Kollisionsrisikos vorgebeugt. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird damit auch in Bezug auf das Braune Langohr nicht erfüllt.

f) Die Breitflügelfledermaus wurde im Untersuchungsgebiet in der Feldflur südöstlich von Dinkelsbühl bei der Jagd in geringer zahlenmäßiger Dichte angetroffen. Quartiere der Art konnten im Rahmen der Erhebungen im Untersuchungsgebiet nicht festgestellt werden. Aus der Artenschutzkartierung Bayern ist ein Wochenstubenquartier Art in der Dinkelsbühler Jugendherberge bekannt, wobei die Aktualität des dortigen Vorkommens nicht gesichert ist, da das Gebäude zwischenzeitlich saniert wurde. Daneben wurde 2011 in der Koppengasse in Dinkelsbühl ein Sommerquartier festgestellt. In der Umgebung des Untersuchungsgebietes sind für Sommer-, Wochenstuben- und evtl. auch Winterquartiere geeignete Strukturen vorzufinden (Dachböden, Fassadenverkleidungen, Keller für Winterquartiere). Im Bereich der Ortsumgehungstrasse sind für die Art geeignete Jagdhabitate vorhanden.

Die Ortsumgehungstrasse berührt keine für die Breitflügelfledermaus geeigneten Quartierstrukturen, so dass eine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten, die bei dieser Art in Gebäuden oder Kellern zu finden sind, ausgeschlossen werden kann (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Wegen der Entfernung möglicher Quartiere zur Ortsumgehungstrasse sind baubedingte Störungen der Art im Quartiersbereich nicht zu besorgen. Baubedingte Störungen bei der in der Nacht stattfindenden Jagd sind wegen der nur tagsüber stattfindenden Bauarbeiten ebenso nicht zu gewärtigen. Die zeitweise Unterbrechung der Allee am „Mutschachweg“ während der Bauphase führt auch für die Breitflügelfledermaus unter Berücksichtigung der insoweit vorgesehenen Verminderungsmaßnahmen (insbesondere Maßnahme V7) nicht zu einer populationsrelevanten Störung der Art. Der Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird sonach ebenso nicht erfüllt.

Da die Ortsumgehungstrasse nicht in geeignete Quartierstrukturen eingreift, sind baubedingte Tötungen oder Verletzungen von Individuen der Art nicht in Rechnung zu stellen. Das Tötungs- bzw. Verletzungsrisiko für die Art erhöht sich durch mögliche Kollisionen mit Fahrzeugen unter Berücksichtigung der planfestgestellten Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen auch nicht merklich (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG). Die Breitflügelfledermaus jagt zwar überwiegend nicht strukturgebunden, allerdings erfolgt die Jagd in relativ niedrigem Flug. Dadurch, dass die Ortsumgehungstrasse lineare Gehölzstrukturen quert und teilweise entlang eines Waldrandes verläuft, besteht deshalb zwar an sich eine nicht unerhebliche Gefährdungslage für Tierverluste durch Kollisionen. Da aber die Allee am „Mutschachweg“ als Leitstruktur im Rahmen der Maßnahme V7 erhalten wird und die im Rahmen der Maßnahme V8 vorgesehenen Leitpflanzungen bzw. -einrichtungen im Bereich des Mutschachwaldes auch dieser Art zugutekommen, verbleibt das Gefährdungsrisiko für die Art insgesamt aber dennoch innerhalb des Bereichs, der mit Straßen in einem Naturraum immer verbunden ist. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist damit auch nicht erfüllt.

g) Von der Fransenfledermaus konnten im Rahmen der projektbezogenen Erhebungen weder gesicherte Beobachtungen bei der Jagd gemacht noch von der Art genutzte Quartiere festgestellt werden. In der Artenschutzkartierung Bayern sind für den Bereich der Stadt Dinkelsbühl und ihre Umgebung bis dato keine Vorkommen der Art dokumentiert. Im Umfeld der Ortsumgehungstrasse finden sich allerdings für Sommer- und Wochenstubenquartiere geeignete Strukturen sowie für die Art geeignete Jagdhabitats. Die strukturelle Ausstattung des Untersuchungsgebietes lässt ein Vorkommen der Fransenfledermaus hier zumindest als möglich erscheinen.

In an sich geeignete Quartierslebensräume der Art wie Baumreihen und eine Allee greift das Vorhaben teilweise ein, insbesondere die vorgesehenen Rodungen können dabei zu einer Beschädigung oder Zerstörung von evtl. Baumhöhlenquartieren führen. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Fransenfledermaus wie viele Fledermausarten, die Baumhöhlen bewohnen, ein ausgeprägtes Quartierwechselerverhalten zeigt, in dessen Rahmen eine Kolonie im Umkreis von etwa 1 km mehrere Quartiere nutzt. Im Hinblick auf die Ausstattung des im Untersuchungsgebiet liegenden Teils des „Mutschachwaldes“ sowie die konkret vorhandene Bausubstanz in der Ortslage von Dinkelsbühl darf davon ausgegangen werden, dass in beiden Bereichen ein ausreichendes Angebot an möglichen Ausweichquartieren gegeben ist und deshalb die Funktion der möglicherweise betroffenen Quartiere im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG). Sommerquartiere in Gebäuden sowie unterirdische Winterquartiere werden hingegen von der Ortsumgehung nicht berührt. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird damit auch für die Fransenfledermaus nicht erfüllt.

Quartiere in Gebäuden werden von der Ortsumgehungstrasse nicht berührt, insoweit sind projektbedingte Störungswirkungen nicht zu gewärtigen. Soweit im Übri-

gen mögliche Störungen durch Rodungsarbeiten, bau- und betriebsbedingte Lärmeffekte sowie visuelle Einflüsse nicht ausgeschlossen werden können, erreichen diese jedenfalls unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen, insbesondere der Maßnahmen V2 und V7, kein für den Erhaltungszustand der lokalen Artpopulation relevantes Ausmaß (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Wegen der nur tagsüber vorgesehenen Bauarbeiten sind zudem Störungen während der nächtlichen Jagd auszuschließen. Ebenso sind keine relevanten Störungen durch Immissionen aller Art für mögliche Quartiere in der näheren Umgebung der Ortsumgehungsstrasse, etwa in Baumhöhlen im Wald, in Rechnung zu stellen. Wie bereits weiter oben dargelegt, nehmen Fledermäuse erfahrungsgemäß Lärm oder Erschütterungen so lange nicht als Störung wahr, als diese nicht unmittelbar das Quartier betreffen und keine Gefährdung für dieses mit sich bringen. Da in die Waldbestände des „Mutschachwaldes“ nicht im Rahmen des Vorhabens eingegriffen wird, können erhebliche Störungen durch Immissionen in dieser Hinsicht ebenso ausgeschlossen werden. Durch die im Rahmen der Maßnahme V7 vorgesehene Begrenzung der Bauzeit im Bereich der Allee am „Mutschachweg“ wird eine durch die baubedingte vorübergehende Unterbrechung der Allee entstehende Störung für die Art so weit verringert, dass auch insoweit mögliche Störwirkungen kein populationsrelevantes Ausmaß annehmen. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird damit ebenso nicht erfüllt.

Wegen des mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffs in geeignete Quartierlebensräume in Gehölzstrukturen können baubedingte Verluste von Artindividuen nicht ausgeschlossen werden. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen, insbesondere der Maßnahme V2, liegt das baubedingte Tötungs- und Verletzungsrisiko jedoch insgesamt noch im Bereich des allgemeinen Lebensrisikos der Art (vgl. § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG). Auch die Fransenfledermaus jagt entlang von Strukturen und kann hierdurch bedingt in den Gefahrenbereich der Ortsumgehungsstrasse geraten. Wegen des vorgesehenen Trassenverlaufs durch Gehölzstrukturen hindurch bzw. entlang des Waldrandes besteht auch für die Fransenfledermaus an sich eine nicht unerhebliche Gefährdung für Kollisionen mit Fahrzeugen im Verkehrsraum. Berücksichtigt man aber die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen, vor allem die Maßnahmen V7 und V8, so ist hinsichtlich der Fransenfledermaus ebenso festzustellen, dass im Ergebnis das Tötungs- und Verletzungsrisiko durch die Ortsumgehungsstrasse nicht spürbar erhöht wird und sonach auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG hier nicht gegeben ist.

h) Das Graue Langohr wurde im Rahmen der projektbezogenen Erhebungen im Untersuchungsgebiet nicht angetroffen, Quartiere der Art wurden dabei ebenso nicht festgestellt. Die Artenschutzkartierung Bayern weist für die 1980er-Jahre Nachweise der Art aus der Dinkelsbühler Altstadt aus. Sonst sind aus dem westlichen Landkreis Ansbach keine Fortpflanzungsnachweise und nur vereinzelte Sommer- sowie ältere Winternachweise bekannt. Im Hinblick auf die konkret vor Ort vorhandene Lebensraumausstattung ist ein Vorkommen der Art im Untersuchungsgebiet jedoch möglich.

Da die Ortsumgehungsstrasse nicht in Gebäude oder Keller eingreift, ist eine Beschädigung oder Zerstörung von dort evtl. vorhandenen Sommer- bzw. Winterquartieren des Grauen Langohrs nicht in Rechnung zu stellen. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird sonach nicht erfüllt. Baumhöhlen oder Nistkästen nutzt die Art im Raum Dinkelsbühl nach dem gegebenen Kenntnisstand nicht.

Bau- und betriebsbedingte Lärmeffekte sowie visuelle Einflüsse können grundsätzlich zu Störungen des Grauen Langohrs führen. Baubedingte Störungen in möglichen Quartieren können dagegen im Hinblick auf die Entfernung möglicher Quartierstrukturen von der Ortsumgehungsstrasse ausgeschlossen werden. Glei-

ches gilt für durch Bauarbeiten bedingte Störungen während der Jagd; die ausschließlich tagsüber vorgesehenen Bauarbeiten wirken sich nicht auf die erst nach Sonnenuntergang beginnenden Jagdflüge der Art aus. Auch sonst sind im Ergebnis keine merklichen Störwirkungen für das Graue Langohr zu besorgen; insbesondere wegen der Entfernung möglicher Quartiere zur Ortsumgehung sind unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen keine populationsrelevanten Störungen in Rechnung zu stellen. Dies gilt mit Blick auf die Maßnahme V7 auch für die vorübergehende Unterbrechung der Allee am „Mutschachweg“ während der Bauzeit; die Nutzungstradition dieses Flugkorridors wird auch für das Graue Langohr durch diese Maßnahme bei Berücksichtigung des konkreten Eingriffsumfangs hinreichend bewahrt. Somit wird auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG hier nicht erfüllt.

Die Ortsumgehungstrasse greift – wie dargelegt – nicht in als Quartierlebensräume geeignete Gebäude und Keller ein. Baubedingte Tötungen oder Verletzungen von Individuen der Art sind daher ausgeschlossen. Das Graue Langohr jagt zum Teil strukturgebunden und unterliegt daher ebenso der Gefahr, in den Verkehrsraum einer Straße hinein zu gelangen. Diese Gefahr besteht auch vorliegend, da die Ortsumgehung Gehölzstrukturen quert und teilweise entlang des Waldrandes verläuft. Wegen ihres jedenfalls zum Teil auch an Strukturen orientierten Flugs kommen die im Rahmen der Maßnahme V8 vorgesehenen Leitstrukturen bzw. -einrichtungen auch dem Grauen Langohr zugute und mindern die Gefahr des Abkommens in den Verkehrsraum der Ortsumgehung erheblich. Die Maßnahme V7 ermöglicht zudem durch die Erhaltung der Lindenallee am „Mutschachweg“ als bedeutende Leitstruktur in Zukunft Fledermäusen ein sicheres Überqueren der Ortsumgehung. Im Ergebnis ist deshalb auch in Bezug auf das Graue Langohr festzuhalten, dass das Tötungs- bzw. Verletzungsrisiko durch den Bau und Betrieb der Ortsumgehung nicht merklich ansteigt (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG). Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist daher auch nicht gegeben.

i) Quartiere der Großen Bartfledermaus sowie der Kleinen Bartfledermaus konnten im Rahmen der projektbezogenen Erhebungen nicht angetroffen werden. Im Rahmen der Erhebungen wurden Exemplare der Gruppe der Bartfledermäuse regelmäßig in geringer Dichte bei der Jagd im Untersuchungsgebiet festgestellt, u. a. auch entlang der Allee am „Mutschachweg“. Eine nähere Bestimmung auf Artebene ist anhand der Untersuchungsergebnisse nicht möglich; auf Grund der größtenteils sehr ähnlichen Lebensgewohnheiten und sonstigen Spezifika ist eine sichere Unterscheidung der Arten hier zur Beurteilung der Vorhabensbetroffenheit aber auch nicht erforderlich. Sowohl die Große als auch die Kleine Bartfledermaus kommen in Westmittelfranken selten vor, aktuelle Fortpflanzungsnachweise gibt es nicht. Die Beobachtungen von Bartfledermäusen an der Allee am „Mutschachweg“ werden auf Grund der vorliegenden Erkenntnisse dahingehend interpretiert, dass im Siedlungsbereich von Dinkelsbühl mindestens je eine Fortpflanzungskolonie der Arten existiert, deren Mitglieder jeweils auch den „Mutschachwald“ als Nahrungshabitat nutzen. Im Umfeld der Ortsumgehungstrasse gibt es potentielle Sommer-, Wochenstuben- und Winterquartiere (Quartiere in und an Gebäuden bzw. Keller und Stollen). Im Untersuchungsgebiet befinden sich darüber hinaus für die beiden Arten auch geeignete Jagdhabitats. Auf Grund dessen sowie der sonstigen strukturellen Ausstattung des Untersuchungsgebiets ist ein Vorkommen der beiden zuvor genannten Fledermausarten (auch) im Untersuchungsgebiet zu unterstellen.

Nachdem die Ortsumgehung abseits von Gebäuden sowie von außerhalb davon liegenden Kellern verläuft, greift sie nicht in für die beiden Arten geeignete Quartierlebensräume ein. Eine Beschädigung oder Zerstörung von dortigen Sommer-

oder Winterquartieren kann deshalb ausgeschlossen werden. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird nicht verwirklicht.

Baubedingte Störungen in Quartiersnähe können wegen der Entfernung möglicher Quartiere von der Ortsumgehungstrasse ausgeschlossen werden. Gleiches gilt für baubedingte Störungen während der nächtlichen Jagd; die Bauarbeiten sind ausschließlich tagsüber geplant. Infolge der Ortsumgehung können daher hauptsächlich nur durch bau- und betriebsbedingte Lärmeffekte sowie optische Beeinträchtigungen Störungen für die beiden Fledermausarten entstehen. Auch in diesem Zusammenhang ist aber die vergleichsweise große räumliche Distanz zwischen möglichen Quartieren und dem Trassenverlauf in Blick zu nehmen. Darüber hinaus sind ebenso die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen zu berücksichtigen, die auch für die Bartfledermause wirksam sind. Im Ergebnis ist deshalb auch für die Große Bartfledermaus sowie die Kleine Bartfledermaus keine i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG erhebliche Störung zu besorgen; die mit der Ortsumgehung trotz der Vermeidungsmaßnahme noch verbundenen Störwirkungen haben jedenfalls keine Relevanz für die lokale Population der beiden Arten. Dies gilt auch für die während der Bauzeit teilweise erfolgende Unterbrechung der Allee am „Mutschachweg“. Diese Störung wird durch die Maßnahme V7 zeitlich strikt begrenzt, so dass auch in dieser Hinsicht letztendlich keine Störungen von Bedeutung entstehen. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird damit sowohl bzgl. der Großen als auch der Kleinen Bartfledermaus nicht erfüllt.

Gleiches gilt für den Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG; auch dieser wird für beide Arten vorliegend nicht verwirklicht. Die Ortsumgehungstrasse greift – wie schon erläutert – nicht in mögliche Quartierstrukturen der Arten ein, so dass auf Bauarbeiten zurückzuführende Tötungen oder Verletzungen von Individuen der beiden Arten ausgeschlossen werden können. Das Risiko, dass Individuen der Arten mit Fahrzeugen kollidieren und hierbei zu Schaden kommen, erhöht sich unter Berücksichtigung der planfestgestellten Vermeidungsmaßnahmen ebenso nicht merklich bzw. verbleibt jedenfalls noch innerhalb des Bereichs, der mit einer Straße im Naturraum immer verbunden ist. Sowohl die Große als auch die Kleine Bartfledermaus orientieren sich bei ihren Flügen an vorhandenen Strukturen. Dadurch, dass die Ortsumgehungstrasse teilweise Gehölzstrukturen durchquert und auch entlang eines Waldrandes verläuft, ist insoweit an sich eine nicht unerhebliche Gefährdung mit der Ortsumgehung verbunden. Unter Berücksichtigung der in der landschaftspflegerische Begleitplanung beinhalteten Vermeidungsmaßnahmen, insbesondere der mit der Maßnahme V8 vorgesehenen Leitpflanzungen bzw. -einrichtungen, kann aber ausgeschlossen werden, dass sich das Gefährdungsrisiko im Ergebnis signifikant erhöht (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG). Die Leitpflanzungen und Leiteinrichtungen verhindern hinreichend sicher ein Einfliegen von Fledermäusen in mehr als vernachlässigbarem Umfang in den Verkehrsraum der Ortsumgehung.

j) Das Große Mausohr wurde im Rahmen der projektbezogenen Erhebungen im Untersuchungsgebiet bei der Jagd angetroffen, allerdings nur in geringer zahlenmäßiger Dichte; Quartiere der Art konnten im Rahmen der Erhebungen nicht festgestellt werden. Greifbare Anzeichen für eine Fortpflanzungskolonie im näheren Umgriff der Ortsumgehung bestehen daher nicht. In der Umgebung der Ortsumgehungstrasse gibt es für Sommer- und Wochenstubenquartiere (Dachböden) sowie Winterquartiere (Keller, Stollen) geeignete Strukturen. Im Untersuchungsgebiet gibt es in gewissem Maß geeignete Jagdhabitats im Offenland für die Art, wobei allerdings der angrenzende Wald im Vergleich den attraktiveren Nahrungslebensraum darstellt. Die nächsten bekannten Wochenstuben der Art liegen etwa 20 km entfernt. In Dinkelsbühl selbst gab es bis in die 1980er-Jahre eine Kolonie im Münster St. Georg, die aber wohl bei einer Sanierungsmaßnahme zerstört wurde. Gezielte Nachschauen im Münster und potentiell geeigneten Dachböden im Um-

feld nach einem Fortbestehen der Kolonie blieben jedenfalls erfolglos. Nachweise von Einzeltieren (vermutlich Männchen) liegen aus dem Spitalhof, der Dinkelsbühler Jugendherberge sowie einem Haus in Gersbronn vor.

Die Ortsumgehungsstrasse berührt teilweise für die Art geeignete Quartierstrukturen (Baumhöhlen als Quartiere für Einzeltiere und als Paarungsquartiere). Eine Beschädigung oder Zerstörung von möglichen Quartieren in Bäumen ist wegen den vorgesehenen Rodungen daher nicht von vornherein auszuschließen. Mit Blick auf die Strukturausstattung des in der Umgebung der Ortsumgehungsstrasse liegenden Teils des „Mutschachwaldes“ sowie die Größe dieses Waldgebietes kann aber festgestellt werden, dass jedenfalls die ökologische Funktion der betroffenen möglichen Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang auch in Zukunft weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG). Sommerquartiere in Gebäuden oder Winterquartiere in Kellern der Höhlen sind vom Vorhaben nicht betroffen. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird damit nicht erfüllt.

Für das Große Mausohr können durch die Ortsumgehungs Störungen infolge der notwendigen Rodungsarbeiten, durch bau- und betriebsbedingte Lärmimmissionen sowie visuelle Effekte entstehen. Störungen im Umfeld von Gebäudequartieren sind dagegen wegen der Entfernung des Baufeldes sowie der Ortsumgehungsstrasse von diesen Quartieren nicht zu gewärtigen. Während der nächtlichen Jagdphase sind Störungen durch Bauarbeiten ebenso nicht in Rechnung zu stellen, da die Arbeiten ausschließlich tagsüber stattfinden. Die in Bezug auf Baumhöhlenquartiere im Trassenbereich an sich möglichen Störungen werden durch die Maßnahme V2 erheblich reduziert. Quartiere im Umfeld der Ortsumgehungsstrasse werden durch diese keinen Beeinträchtigungen von Relevanz ausgesetzt; wie schon mehrfach erläutert, nehmen Fledermäuse Lärm oder Erschütterungen so lange nicht als Störung wahr, als sie nicht das Quartier an sich betreffen und keine unmittelbare Gefährdung für dieses mit sich bringen. Die durch die zeitweise Unterbrechung der Allee am „Mutschachweg“ entstehende Störung wird mit der Maßnahme V7 deutlich verringert. Die Unterbrechung der Allee wird dabei zeitlich stark begrenzt. Im Ergebnis kann dadurch auch in dieser Hinsicht eine populationsrelevante Beeinträchtigung verhindert werden; nach Verwirklichung der Ortsumgehungsstrasse ist eine für Fledermäuse gefahrlose Möglichkeit zur Querung der Straßentrasse vorhanden. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird in Bezug auf das Große Mausohr daher ebenso nicht erfüllt.

Da die Ortsumgehungsstrasse in grundsätzlich für die Art geeignete Quartierlebensräume eingreift, sind baubedingte Tötungen oder Verletzungen von Individuen der Art nicht auszuschließen. Durch die Maßnahme V2 wird das insoweit bestehende Gefährdungsrisiko so weit wie möglich reduziert. Im Ergebnis verbleibt es, nicht zuletzt im Hinblick auf die Anzahl der potentiell im Bereich der Allee am „Mutschachweg“ betroffenen Gehölze, bei Berücksichtigung der genannten Maßnahme noch innerhalb des Bereichs des allgemeinen Lebensrisikos, dem die Art ohnehin ausgesetzt ist. Auch das Risiko, dass Individuen der Art durch Zusammenstöße mit dem Straßenverkehr zu Schaden kommen, erhöht sich infolge der Ortsumgehungsstrasse allenfalls unmerklich. Das Große Mausohr jagt/fliegt überwiegend strukturgebunden und unterliegt daher grundsätzlich der Gefahr, in den Verkehrsraum einer Straße zu geraten. Diese Gefahr besteht auch hier, da die Ortsumgehungsstrasse Gehölzstrukturen quert und in einem Abschnitt auch entlang eines Waldrandes verläuft. Die im Rahmen der Maßnahme V8 geplanten Leitstrukturen bzw. -einrichtungen, wirken einer Erhöhung der Kollisionsgefahr mit Fahrzeugen aber wirksam entgegen. Durch die Maßnahme V7 wird daneben u. a. sichergestellt, dass nach Fertigstellung der Ortsumgehungsstrasse diese auch von Fledermäusen gefahrlos mit Hilfe einer geeigneten Leitstruktur gequert werden kann. Insgesamt erhöht sich danach das Tötungs- und Verletzungsrisiko für das Große Mausohr durch die Ortsumgehungsstrasse.

nicht spürbar (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG). Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist somit für das Große Mausohr unter keinem Blickwinkel gegeben.

k) Der Kleine Abendsegler wurde im Rahmen der durchgeführten Erhebungen im Untersuchungsgebiet nicht angetroffen, ebenso konnten keine Quartiere der Art vorgefunden werden. Im westlichen Landkreis Ansbach wurde die Art auch anderweitig im Sommer nicht angetroffen. Wegen der naturräumlichen Verbreitung des Kleinen Abendseglers und der strukturellen Ausstattung des Untersuchungsgebiets ist ein Vorkommen der Art jedoch nicht auszuschließen. Im Umfeld der Ortsumgehungsstrasse befinden sich für Sommer-, Wochenstuben- und evtl. auch Winterquartiere geeignete Baumhöhlen, daneben gibt es im Untersuchungsgebiet auch geeignete Jagdhabitats.

Dadurch, dass die Ortsumgehungsstrasse auch Baumreihen sowie eine Allee durchquert, die grundsätzlich für die Art als Quartierlebensräume geeignet sind, und hier zur Verwirklichung der Ortsumgehungs teilweise Gehölze gerodet werden müssen, ist eine Beschädigung oder Zerstörung von möglichen Baumhöhlenquartieren nicht ausgeschlossen. Im Hinblick auf den konkret vorgesehenen Rodungsumfang sowie die in der Umgebung der Ortsumgehungs vorhandene Landschaftsstruktur, die vom gegenständlichen Vorhaben unberührt bleibt, insbesondere den strukturellen Aufbau des im Umfeld der Trasse liegenden Teils des „Mutschachwaldes“, kann jedoch ausgeschlossen werden, dass die Funktion der möglicherweise betroffenen Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang nicht weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG). Sommerquartiere des Kleinen Abendseglers in Gebäuden, die auch eine gewisse Bedeutung als Wochenstuben haben können, sind vom Vorhaben nicht betroffen. Insoweit geeignete Gebäude liegen deutlich abseits des Trassenverlaufs. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird sonach nicht erfüllt.

Durch die vorgesehenen Rodungsarbeiten, auf den Bau und Betrieb der Ortsumgehungs zurückzuführende Lärmimmissionen sowie optische Wirkungen sind Störungen des Kleinen Abendseglers möglich. Berücksichtigt man in diesem Zusammenhang die planfestgestellten Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen, insbesondere die Maßnahmen V2 und V7, so ist festzustellen, dass die mit dem Vorhaben verbundenen Störwirkungen jedenfalls im Ergebnis kein populationsrelevantes Ausmaß erreichen. Mögliche baubedingte Störungen werden hierdurch auf ein Minimum reduziert, während der nächtlichen Jagd sind derartige Störungen nicht zu gewärtigen, da die Bauarbeiten planmäßig ausschließlich am Tag stattfinden. Wegen der bereits mehrfach erwähnten Unempfindlichkeit von Fledermäusen gegenüber Immissionsbeeinträchtigungen, solange diese nicht unmittelbar an Quartierstandorten entstehen bzw. diese gefährden, haben auch mögliche Quartiere in der Umgebung der Ortsumgehungsstrasse nicht zur Folge, dass hier bau- oder betriebsbedingte Immissionseinträge relevante Störwirkungen für die Art hervorrufen könnten. Die durch die Bauarbeiten bedingte zeitweise Unterbrechung der Allee am „Mutschachweg“ und die damit verbundene Störung wird durch die im Rahmen der Maßnahme V7 vorgesehene Begrenzung der Bauzeit stark gemindert und führt den Ergebnis ebenso nicht zu einer erheblichen Störungen der Art; die Nutzungstradition des Flugkorridors wird nicht gefährdet. Der Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist damit ebenso nicht gegeben.

Wegen des mit dem Bau der Ortsumgehungs verbundenen Eingriffs in an sich geeignete Quartierlebensräume sind baubedingte Tötungen bzw. Verletzungen von Individuen der Art nicht auszuschließen. Unter Einbeziehung der insoweit vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen, insbesondere der Maßnahme V2, wird das Tötungs- und Verletzungsrisiko jedoch stark reduziert und verbleibt insbesondere

im Hinblick auf die überschaubare Anzahl der betroffenen möglichen Quartierstandorte noch im Bereich des Lebensrisikos, dem die Art im Naturraum ohnehin unterliegt. Innerhalb dieses Bereichs bewegt sich auch die Gefahr von Kollisionen mit Fahrzeugen. Der Kleine Abendsegler jagt zwar normalerweise in größerer Höhe über den Baumkronen, er kann aber dennoch auch in den Verkehrsraum einer Straße hinein gelangen. Da die Trasse Gehölzstrukturen quert und teilweise auch entlang eines Waldrandes verläuft, besteht auch vorliegend eine entsprechende Gefährdungslage. Diese wird jedoch durch die im Rahmen der Maßnahme V8 vorgesehenen Leitpflanzungen und -einrichtungen weitgehend abgemildert; einem Einfliegen von Artindividuen in den Straßenraum in nennenswerter Zahl wird dadurch wirksam entgegengewirkt. Die Maßnahme V7 stellt zudem im Anschluss an vorhandene Leitstrukturen eine gefahrlose Möglichkeit zur Überquerung der Ortsumgehungstrasse bereit. Auf Grund dessen ist festzuhalten, dass sich das Tötungs- und Verletzungsrisiko für die Art auch in dieser Hinsicht nicht spürbar erhöht (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG). Der Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird damit für den Kleinen Abendsegler insgesamt nicht erfüllt.

l) Auch die Mopsfledermaus wurde im Rahmen der projektbezogenen Erhebungen im Untersuchungsgebiet nicht vorgefunden, genauso konnten keine Quartiere der Art hier festgestellt werden. In ganz Westmittelfranken sind Sommer- und Winternachweise der Art ohnehin sehr selten. Wegen der bekannten naturräumlichen Verbreitung der Art und der strukturellen Ausstattung des Untersuchungsgebietes ist ein Vorkommen der Art aber hier grundsätzlich möglich. In Gestalt von Rindenplatten an Bäumen sowie Baumhöhlen gibt es im Untersuchungsgebiet potentielle Sommer- und Wochenstubenquartiere, in der weiteren Umgebung existieren auch als Winterquartiere geeignete Keller. Um die Ortsumgehungstrasse herum gibt es darüber hinaus auch adäquate Jagdhabitats für die Mopsfledermaus.

Eine Beschädigung oder Zerstörung von Baumhöhlen- und Rindenquartieren ist wegen des mit der Ortsumgehung verbundenen Eingriffs in geeignete Quartierlebensräume in Baumreihen bzw. einer Allee nicht auszuschließen. Im Hinblick auf die planfestgestellten Vermeidungsmaßnahmen sowie die Strukturausstattung des an die Ortsumgehung angrenzenden Teils des „Mutschachwaldes“ kann aber ausgeschlossen werden, dass die Funktion der möglicherweise betroffenen Quartiere nicht im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG). Sommerquartiere an Gebäuden sowie Winterquartiere in Höhlen oder Kellern sind vom Vorhaben nicht betroffen; zu derartigen Quartierstrukturen hält die Ortsumgehungstrasse einen nicht unerheblichen Abstand. Sonach wird der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG auch für die Mopsfledermaus nicht erfüllt.

Die Mopsfledermaus kann durch Rodungsarbeiten, bau- und betriebsbedingte Lärmeffekte sowie visuelle Vorhabenswirkungen gestört werden. Zur Vermeidung bzw. Minimierung dieser Störwirkungen dienen verschiedene der planfestgestellten Vermeidungsmaßnahmen, insbesondere die Maßnahmen V2 und V7. Hierdurch werden die vorhabensbedingten Störwirkungen für die Art erheblich reduziert und erreichen insgesamt keinen für den Erhaltungszustand der Artpopulation relevanten Umfang. Auf Bauarbeiten zurückzuführende Störungen während der Jagd der Mopsfledermaus sind auszuschließen; die Bauarbeiten finden ausschließlich tagsüber statt, die Jagdflüge der Art beginnen aber erst nach Sonnenuntergang. Mögliche Quartiere in der Umgebung der Ortsumgehungstrasse, insbesondere am Rand des „Mutschachwaldes“, unterliegen keiner störenden Immissionsbelastung, da wegen der Entfernung des Baufeldes bzw. der Ortsumgehung Straße zum Waldbestand die dort entstehenden Immissionen auch für die Mopsfledermaus nicht störend wirken. Die vorübergehende Unterbrechung der Allee am „Mutschachweg“ infolge der Bauarbeiten für die Ortsumgehung stellt zwar demgegenüber eine Störung dar. Durch die im Rahmen der Maßnahme V7 vorge-

sehene Begrenzung der Bauzeit werden die insoweit evtl. eintretenden Beeinträchtigungen aber stark abgemildert und entfalten ebenso im Ergebnis keine Populationsrelevanz. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist damit ebenso nicht gegeben.

Wegen des im Rahmen des Vorhabens erfolgenden Eingriffs in potentiell geeignete Quartierlebensräume der Mopsfledermaus können Tötungen oder Verletzungen von Individuen der Art im Rahmen des Baubetriebs nicht ohne weiteres ausgeschlossen werden. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen, insbesondere Maßnahme V2, liegt das hernach noch verbleibende Tötungs- bzw. Verletzungsrisiko aber nicht jenseits des allgemeinen Lebensrisikos der Art (vgl. § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG). Dies gilt auch im Hinblick auf mögliche Kollisionen von Artindividuen mit Fahrzeugen. Mopsfledermäuse orientieren sich bei ihrer Jagd an vorhandenen Strukturen und jagen unterhalb oder oberhalb der Baumkronen; dabei können sie auch in den Gefahrenbereich einer Straße geraten. Weil die Ortsumgehungstrasse verschiedene Gehölzstrukturen durchquert und auch teilweise entlang des Waldrandes verläuft, besteht auch vorliegend eine entsprechende Gefahr für Kollisionen mit dem Straßenverkehr. Auch der Mopsfledermaus kommt aber die Maßnahme V8 zugute, die abschnittsweise Leitpflanzungen bzw. -einrichtungen entlang der Ortsumgehungstrasse vorsieht. Hierdurch wird die Art entlang des Straßenkörpers geführt und ein Abkommen in den Straßenraum weitgehend verhindert. Die Maßnahme V7 hält daneben auch für die Mopsfledermaus nach Fertigstellung der Ortsumgehung eine sichere Querungsstelle vor, welche zudem an vorhandene bzw. neu geschaffene Leitstrukturen anschließt. Im Ergebnis ist deshalb zu konstatieren, dass auch keine merkliche Erhöhung des Tötungs- bzw. Verletzungsrisikos von Mopsfledermäusen durch Kollisionen mit Fahrzeugen zu gewärtigen ist. Somit wird auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG in Bezug auf die Mopsfledermaus nicht verwirklicht.

m) Die Mückenfledermaus wurde im Rahmen der durchgeführten Erhebungen ebenso nicht im Untersuchungsgebiet angetroffen. Ein Vorkommen der Art im westlichen Landkreis Ansbach ist auch anderweitig nicht bekannt; das nächste bekannte sommerliche Vorkommen der Mückenfledermaus liegt im Gebiet der Stadt Ansbach. Im Hinblick auf die bekannte regionale Verbreitung der Art sowie die Strukturausstattung innerhalb des Untersuchungsgebietes kann die Mückenfledermaus hier aber im Grundsatz auch vorkommen. Im Umfeld der Ortsumgehungstrasse sind geeignete Quartier- und Jagdhabitats gegeben.

Da die Ortsumgehungstrasse durch geeignete Quartierlebensräume (Baumreihen und Allee) hindurch verläuft, ist eine Beschädigung oder gar Zerstörung von möglichen Baumhöhlenquartieren nicht von vornherein auszuschließen. Im Hinblick auf die artspezifisch präferierten Lebensräume sowie die Strukturausstattung des die Ortsumgehung umgebenden Raumes, insbesondere den Aufbau und das Quartiersangebot in den an die Ortsumgehung angrenzenden Teilen des „Mutschachwaldes“, ist im Ergebnis jedoch auszuschließen, dass die ökologische Funktion der betroffenen potentiellen Quartiere nicht in der nahen Umgebung der Ortsumgehung auch in Zukunft weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG). Sommerquartiere an Gebäuden oder Winterquartiere in Kellern bzw. Höhlen sind vom Vorhaben nicht betroffen, die Ortsumgehungstrasse verläuft in erheblichem Abstand zu derartigen Quartierstrukturen. Der Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird somit nicht erfüllt.

Auch die Mückenfledermaus kann durch die mit dem Vorhaben verbundenen Rodungsarbeiten, durch Lärmimmissionen während der Bauzeit sowie der Betriebsphase der Ortsumgehung und visuelle Einwirkungen gestört werden. Berücksichtigt man aber die planfestgestellten Vermeidungsmaßnahmen, insbe-

sondere die Maßnahme V2, ist festzustellen, dass die möglichen Störungen keine Auswirkungen auf den lokalen Arterhaltungszustand haben werden. Störungen in der Bauphase bei der Jagd sind ohnehin auszuschließen; die Jagdflüge beginnen erst nach Sonnenuntergang, während die Bauarbeiten nur am Tag durchgeführt werden. Auch mögliche Quartiere in der näheren Umgebung der Ortsumgehungsstrasse, etwa im Bereich des „Mutschachwaldes“, unterliegen keinen relevanten Beeinträchtigungen durch bau- oder betriebsbedingte Immissionen. Für die Mückenfledermaus gilt ebenso, dass Lärm oder Erschütterungen von ihr nicht als Störung wahrgenommen werden, soweit diese Immissionen nicht unmittelbar am Quartier entstehen bzw. eine Gefährdung dieses Quartiers mit sich bringen. Im Hinblick auf die Entfernung des Baufeldes bzw. der Ortsumgehungsstrasse von möglichen Quartierstandorten im Bereich des „Mutschachwaldes“ kann daher ein relevanter störender Einfluss ausgeschlossen werden. Allerdings kann die zeitweilige Unterbrechung der Allee am „Mutschachweg“ in der Bauausführung störend für die Mückenfledermaus wirken. Insbesondere die Maßnahme V7 und die darin vorgesehenen Beschränkung der Bauzeit verringern die möglichen Störwirkungen insoweit deutlich; im Ergebnis wird dadurch die Nutzungstradition des dortigen Flugkorridors nicht gefährdet, so dass letztendlich auch eine populationsrelevante Beeinträchtigung zu verneinen ist. Sonach wird auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG für die Mückenfledermaus nicht erfüllt.

Wegen des Verlaufs der Ortsumgehungsstrasse durch Baumreihen und eine Allee hindurch, wo sich potentiell geeignete Quartierlebensräume befinden, können auch baubedingte Tötungen oder Verletzungen von Individuen der Art nicht ausgeschlossen werden. Insbesondere durch die Maßnahme V2 wird allerdings das entsprechende Gefährdungsrisiko stark verringert und verbleibt im Ergebnis noch innerhalb des Bereichs des allgemeinen Lebensrisikos, dem die Art im Naturraum ohnehin unterliegt. Das Tötungs- und Verletzungsrisiko durch Kollisionen mit dem Straßenverkehr erhöht sich infolge des Vorhabens ebenso nicht merklich (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG). Mückenfledermäuse jagen zwar überwiegend entlang von Strukturen in mittlerer Höhe und können auf Grund dessen auch in den Gefahrenbereich eines Straßenzugs gelangen. Diese Gefahr besteht auch vorliegend, da die Trasse Gehölzstrukturen quert und teilweise entlang des Randes des „Mutschachwaldes“ verläuft. Das diesbzgl. Gefährdungsrisiko wird allerdings durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen, insbesondere die Maßnahme V8 und den dabei vorgesehenen Leitpflanzungen bzw. -einrichtungen, sehr stark gemindert; die Fledermäuse werden von den vorgesehenen Leitstrukturen entlang des Straßenkörpers, aber außerhalb des Verkehrsraumes geführt. Im Rahmen der Maßnahme V7 wird zudem auch für die Mückenfledermaus eine sichere Möglichkeit zur Überquerung der Ortsumgehungsstrasse entlang von Leitstrukturen geschaffen. Auf Grund dessen ist festzuhalten, dass im Ergebnis auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG durch das Vorhaben nicht erfüllt wird.

n) Die Nordfledermaus wurde im Rahmen der projektbezogenen Erhebungen im Untersuchungsgebiet bei der Jagd angetroffen. Quartiere der Art konnten im Untersuchungsgebiet dagegen nicht vorgefunden werden. Auf Grund der Kenntnislage ist davon auszugehen, dass sich im Stadtgebiet Dinkelsbühl Fortpflanzungskolonien der Art befinden. Im Umfeld der Ortsumgehungsstrasse finden sich geeignete Jagdhabitats der Nordfledermaus.

Eine vorhabensbedingte Beschädigung oder Zerstörung von Sommer- oder Winterquartieren der Art, die sich ausschließlich in Gebäuden oder Kellern befinden, ist ausgeschlossen. Die Ortsumgehungsstrasse verläuft deutlich abseits von geeigneten Quartierstrukturen. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist daher nicht gegeben.

Baubedingte Störungen der Art im Quartiersbereich sind wegen der Entfernung möglicher Quartiere zur Ortsumgehung nicht zu besorgen. Ebenso sind auf Bauarbeiten zurückzuführende Störungen während der Jagd auszuschließen, da die Bauarbeiten nur am Tag durchgeführt werden, die Jagdflüge hingegen erst nach Sonnenuntergang beginnen. Wegen der Distanz von möglichen Quartieren zur Ortsumgehung sind auch betriebsbedingte Beeinträchtigungen, etwa durch Immissionen, nicht in Rechnung zu stellen. Die zeitweilige Unterbrechung der Allee am „Mutschachweg“ während der Bauphase führt im Ergebnis ebenso zu keinen Störungen von Populationsrelevanz. Die Nordfledermaus zeigt nach derzeitigem Kenntnisstand überwiegend kein strukturgebundenes Flugverhalten, dennoch kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass sich die Art vorliegend auch an der Allee als Leitstruktur beim Flug orientiert. Auf Grund dessen kann die zeitweilige Unterbrechung dieser Leitstruktur u. U. eine Störung für die Art darstellen. Wegen der von der Maßnahme V7 im Einzelnen beinhaltenen Vorgaben, u. a. der Begrenzung der Bauzeit, wird die insoweit möglicherweise eintretende Störung aber erheblich reduziert und die Nutzungstradition eines möglichen Flugkorridors letztendlich nicht gefährdet. Im Ergebnis wird deshalb der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG in Bezug auf die Nordfledermaus unter keinem Blickwinkel nicht erfüllt.

Da der Trassenverlauf der Ortsumgehung geeignete Quartierstrukturen nicht tangiert, können durch Bauarbeiten bedingte Tötungen oder Verletzungen von Individuen der Art ausgeschlossen werden. Bzgl. möglicher Kollisionen von Nordfledermäusen mit dem Straßenverkehr ist in Blick zu nehmen, dass die Art überwiegend nicht strukturgebunden in mittlerer Höhe jagt. Vor allem bei der von der Art häufig praktizierten Jagd im Bereich von Straßenlampen besteht aber die Gefahr, dass Artexemplare in den Straßenraum gelangen. Im Hinblick darauf, dass die Ortsumgehungstrasse und der „Mutschachweg“ nach der festgestellten Planung nicht beleuchtet werden und, etwa im Bereich von Einmündungen oder Kreisverkehren, notwendige Beleuchtungsanlagen mit LED-Lampen ausgestattet werden, um die anlockende Wirkung der Beleuchtung zu minimieren, wird aber das insoweit bestehende Gefährdungsrisiko minimiert; es verbleibt noch innerhalb des Bereichs des allgemeinen Lebensrisikos der Art. Hinzu kommt, dass in dem Fall, dass sich die Nordfledermaus bei ihrem Flug teilweise an vorhandenen Strukturen orientieren sollte, ihr auch die im Rahmen der Maßnahme V8 geplanten Leitstrukturen und -einrichtungen zugutekommen und einem Einflug in den Verkehrsraum der Ortsumgehung wirksam entgegen wirken. Zusätzlich wird durch die Maßnahme V7 für die Zeit nach Verwirklichung der Ortsumgehung eine sichere Möglichkeit zur Querung der Ortsumgehung geschaffen, die auch von der Nordfledermaus genutzt werden kann. Auf Grund dessen ist nicht zu erkennen, dass sich das Tötungs- oder Verletzungsrisiko für die Nordfledermaus durch Kollisionen mit dem Straßenverkehr merklich erhöht (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG). Auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird damit in keiner Hinsicht verwirklicht.

o) Die Rauhauffledermaus wurde bei den durchgeführten Erhebungen im Untersuchungsgebiet im Bereich des Lohmühlweiher südlich von Dinkelsbühl bei der Jagd angetroffen, allerdings nur in geringer Anzahl. Quartiernachweise sind im Rahmen der Erhebungen nicht gelungen. Im Untersuchungsgebiet gibt es als Sommer-, Wochenstuben- und Winterquartiere geeignete Baumhöhlen sowie auch für die Art adäquate Jagdhabitats. Sommerbeobachtungen der Art aus dem westlichen Landkreis Ansbach gibt es bislang nicht. Im Herbst/Winter wurden über zehn Jahre zurückliegend Einzeltiere in Rothenburg o. d. T. und Feuchtwangen vorgefunden.

Eine Beschädigung oder gar Zerstörung von Sommerquartieren an Gebäuden infolge des Vorhabens ist wegen der Distanz der Ortsumgehungstrasse zu mögli-

chen Quartieren ausgeschlossen. Da die Ortsumgehungsstrasse aber auch in geeignete Quartierlebensräume in Baumreihen bzw. einer Allee eingreift, ist eine Beschädigung oder Zerstörung von Baumhöhlenquartieren nicht ohne weiteres auszuschließen. Im Hinblick auf die überschaubare Anzahl entfallender möglicher Quartierbäume sowie der Strukturausstattung des in der Nähe der Ortsumgehungsstrasse liegenden Teils des „Mutschachwaldes“ ist aber nicht zu erkennen, dass die Funktion der vom Vorhaben betroffenen möglichen Quartierbäume nicht im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG). Der Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist daher nicht gegeben.

Für die Flughautfledermaus können durch die mit dem Vorhaben verbundenen Rodungsarbeiten, durch vom Baubetrieb sowie vom Verkehr auf der Ortsumgehungsstrasse ausgehende Lärmimmissionen sowie durch optische Effekte Störungen entstehen. Bei Berücksichtigung der planfestgestellten Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen, insbesondere der Maßnahmen V2 und V7, erreichen die möglichen Störungen aber kein Ausmaß, das Rückwirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Artpopulation hätte. Baubedingte Störungen bei der Jagd sind ausgeschlossen; die Bauarbeiten finden ausschließlich tagsüber statt, die Jagdflüge hingegen nur nachts. Mögliche Quartiere in der Umgebung der Ortsumgehungsstrasse unterliegen ebenso keinen immissionsbedingten Beeinträchtigungen von relevantem Ausmaß; insoweit gilt auch für die Flughautfledermaus das bereits bzgl. verschiedener weiterer Fledermausarten in Bezug auf die Unempfindlichkeit gegenüber Immissionen Gesagte. Auch die temporäre Unterbrechung der Allee am „Mutschachweg“ infolge der Bauarbeiten für die Ortsumgehungsstrasse führt zu keiner relevanten Störung der Art. Durch die zeitliche Begrenzung des Eingriffs im Rahmen der Maßnahme V7 werden mögliche insoweit eintretende Beeinträchtigungen minimiert und der Flugkorridor als solcher nicht in Frage gestellt. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird damit ebenso nicht erfüllt.

Auf Bauarbeiten zurückzuführende Tötungen oder Verletzungen von Individuen der Flughautfledermaus können, da die Ortsumgehungsstrasse an sich geeignete Quartierlebensräume der Art berührt, nicht generell ausgeschlossen werden. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen, insbesondere der Maßnahme V2, bewegt sich das in dieser Hinsicht noch verbleibende Gefährdungsrisiko aber noch innerhalb des allgemeinen Lebensrisikos der Art. Das Tötungs- oder Verletzungsrisiko für die Flughautfledermaus durch Kollisionen mit dem Straßenverkehr erhöht sich durch das Vorhaben auch nicht spürbar (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG). Die Art jagt strukturgebunden in mittlerer Höhe und unterliegt daher zwar der Gefahr, in den Verkehrsraum einer Straße zu geraten. Diese Gefahr besteht auch vorliegend, da die Ortsumgehungsstrasse Gehölzstrukturen quert und sich teilweise in Parallellage zu einem Waldrand befindet. Hinzu kommt außerdem, dass die Art vor allem während des Zugs im Frühjahr und Herbst auftritt. In diesen Phasen kann ihre Aktivitätszeit mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen während des morgendlichen und abendlichen Berufsverkehrs zusammenfallen. Der Kollisionsgefahr wirken aber die im Rahmen der Maßnahme V8 vorgesehenen Leitpflanzungen bzw. -einrichtungen entgegen; sie führen die Flughautfledermäuse entlang des Straßenkörpers außerhalb des Verkehrsraumes und unterbinden weitgehend ein Einfliegen in den Straßenraum. Zudem wird mit der Maßnahme V7 nach der Fertigstellung des Vorhabens auf Dauer eine sichere Möglichkeit zu Überquerung der Ortsumgehungsstrasse auch für die Flughautfledermaus geschaffen, die Überquerungsstelle ist mit Leitstrukturen im Umfeld verbunden. Auf Grund dessen ist festzuhalten, dass sich auch insoweit das Gefährdungsrisiko immer noch im Rahmen des Risikos bewegt, das mit einer Straße im Naturraum immer verbunden ist. Der Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird sonach auch nicht verwirklicht.

p) Die Wasserfledermaus wurde im Rahmen der projektbezogenen Erhebungen an den größeren Teichen und Weihern im Untersuchungsgebiet in mittlerer bis hoher Aktivitätsdichte bei der Jagd angetroffen. Quartiere der Art konnten dagegen im Untersuchungsgebiet nicht vorgefunden werden. Hier gibt es allerdings für Sommer- und Wochenstubenquartiere geeignete Baumhöhlen, im weiteren Umfeld der Ortsumgehungsstrasse existieren auch als Winterquartiere geeignete Keller. Innerhalb des Untersuchungsgebietes gibt es für die Art geeignete Jagdhabitats unterschiedlicher Wertigkeit. Aus der Umgebung von Dinkelsbühl sind auch bereits anderweitig sowohl Beobachtungen jagender Wasserfledermäuse als auch Sommer- und Winterquartiere bekannt. Wochenstuben wurden im westlichen Landkreis Ansbach bislang zwar nicht gefunden, ein dortiges Vorkommen von Wochenstuben ist aber anzunehmen.

Da der Verlauf der Ortsumgehungsstrasse an sich geeignete Quartierlebensräume in Baumreihen bzw. einer Allee durchquert, kann eine Beschädigung oder Zerstörung von (potentiellen) Baumhöhlenquartieren im Rahmen des Bauablaufs nicht ausgeschlossen werden, zumal die Art ein ausgeprägtes Quartierwechselverhalten an den Tag legt und dabei im Umkreis von mehreren Kilometern zahlreiche Baumquartiere nutzt. Im Hinblick auf die unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen überschaubare Anzahl der verloren gehenden möglichen Quartiere sowie die Strukturausstattung des in der Nähe der Ortsumgehungs liegenden Teils des „Mutschachwaldes“ ist jedoch nicht zu besorgen, dass die ökologische Funktion der betroffenen (möglichen) Quartierstandorte nicht im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt werden (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG). Als Winterquartiere geeignete Keller und Höhlen sind vom Vorhaben nicht betroffen; zu derartigen Strukturen hält die Ortsumgehungs einen deutlichen Abstand. Ein Eintreten des Verbotstatbestands des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist daher ausgeschlossen.

Die zur Verwirklichung des Vorhabens notwendigen Rodungsarbeiten sowie durch Bauarbeiten und den Verkehrsbetrieb der Ortsumgehungs entstehende Lärmimmissionen sowie optische Wirkungen können an sich zu Störungen für die Wasserfledermaus führen. Berücksichtigt man die plangegegenständlichen Vermeidungsmaßnahmen, insbesondere die Maßnahmen V2 und V7, entfalten die möglichen Störungen aber insgesamt kein für den lokalen Arterhaltungszustand relevantes Ausmaß. Hierdurch werden baubedingte Störungen auf ein Minimum verringert. Während der nächtlichen Jagd können baubedingte Störungen ohnehin ausgeschlossen werden, da die Bauarbeiten nur während des Tages stattfinden. Mögliche Quartiere in der Umgebung der Ortsumgehungsstrasse, etwa in Baumhöhlen im „Mutschachwald“, unterliegen ebenso keinen bedeutenden Störungen. Auch hier gilt das bereits mehrfach zu Unempfindlichkeit von Fledermäusen gegenüber Immissionen Ausgeführte. Soweit die zeitweise Unterbrechung der Allee am „Mutschachweg“ eine gewisse Störung auch für die Wasserfledermaus darstellen kann, ist auch dieser im Ergebnis keine rechtserhebliche Bedeutung beizumessen. Die Maßnahme V7 bewirkt insoweit, u. a. durch die Begrenzung der Bauzeit, eine erhebliche Verringerung der evtl. Beeinträchtigungen. Diese bewegen sich hernach jedenfalls nicht in einem für die Artpopulation merklichen Bereich; der Flugkorridor entlang der Allee wird nicht in Frage gestellt. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist damit auch für die Wasserfledermaus nicht erfüllt.

Wegen des Verlaufs der Ortsumgehungs durch Strukturen hindurch, die geeignete Quartierlebensräume aufweisen, können baubedingte Tötungen oder Verletzungen von Individuen der Art nicht per se ausgeschlossen werden. Das insoweit beständige Gefährdungsrisiko wird allerdings durch die planfestgestellten Vermeidungsmaßnahmen, insbesondere Maßnahme V2, so weit verringert, dass es letztendlich noch im Bereich des Lebensrisikos, dem die Art ohnehin unterlie-

gen, verbleibt. Dies gilt auch hinsichtlich des Kollisionsrisikos von Exemplaren der Wasserfledermaus mit Fahrzeugen. Wasserfledermäuse jagen strukturgebunden – bevorzugt über Stillgewässern – in niedriger Höhe, sie können aber, jedenfalls bei ihren niedrigen Transferflügen, dennoch in den Gefahrenbereich einer Straße geraten. Durch die Maßnahme V8, die u. a. die abschnittsweise Etablierung von Leitpflanzungen bzw. -einrichtungen entlang der Ortsumgehungsstrasse vorsieht, wird das Kollisionsrisiko aber auch für die Wasserfledermaus stark verringert. Die vorgesehenen Leitstrukturen führen die Fledermäuse entlang des Straßenkörpers, aber außerhalb des Verkehrsraums der Ortsumgebung, und unterbinden weitgehend ein Einfliegen in den Lichtraum der Straße. Mit der Maßnahme V7 wird außerdem auch für die Wasserfledermaus dauerhaft eine sichere Möglichkeit zur Überquerung der Ortsumgehungsstrasse vorgehalten, welche an geeignete Leitstruktur in der Umgebung angebunden ist. Im Ergebnis ist sonach auch keine merkliche Erhöhung des Kollisionsrisikos mit dem Straßenverkehr festzustellen (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG). Auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist damit hier nicht gegeben.

q) Die Zweifarbfledermaus wurde im Rahmen der projektbezogenen Untersuchungen nicht sicher nachgewiesen, die dabei gewonnenen Erkenntnisse legen aber ein Vorkommen der Art im Untersuchungsgebiet nahe, zumal auch wegen der bekannten Verbreitung der Art sowie der im Untersuchungsgebiet vorzufindenden Strukturausstattung ein Vorkommen der Art dort in Frage kommt. Im Umfeld der Ortsumgebung befinden sich zudem geeignete Jagdhabitats für die Art.

Die Ortsumgehungsstrasse verläuft abseits von als Quartierlebensräumen geeigneten Gebäuden, so dass eine vorhabensbedingte Beschädigung oder Zerstörung von Sommer- oder Winterquartieren der Art ausgeschlossen ist. Der Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird damit nicht erfüllt.

Wegen der Entfernung möglicher Quartiere zur Ortsumgehungsstrasse sind sowohl bau- als auch betriebsbedingte Störungen der Art im Quartiersbereich auszuschließen. Auf Bauarbeiten zurückzuführende Störungen während der Jagd sind ebenso nicht in Rechnung zu stellen; die Bauarbeiten finden nur tagsüber statt, die Jagdflüge aber erst nach Sonnenuntergang. Die zeitweilige Unterbrechung der Allee am „Mutschachweg“ kann zwar auch für die Zweifarbfledermaus eine gewisse Störung darstellen. Im Hinblick auf die aus der Maßnahme V7 resultierenden Maßgaben, insbesondere die Begrenzung der Bauzeit, erreichen die möglichen Störungen aber keinesfalls ein populationsrelevantes Ausmaß; der Erhalt des Flugkorridors entlang der Allee wird nicht gefährdet. Der Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist damit auch nicht gegeben.

Da die Ortsumgehungsstrasse geeignete Quartierstrukturen nicht berührt, können baubedingte Tötungen oder Verletzungen von Individuen der Zweifarbfledermaus ausgeschlossen werden. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist damit in dieser Hinsicht nicht erfüllt. Im Ergebnis gilt dies auch bzgl. Kollisionen von Exemplaren der Art mit dem Straßenverkehr. Die Zweifarbfledermaus jagt nicht an Strukturen gebunden in mittlerer bis großer Höhe und weist daher nur ein geringes Risiko von Zusammenstößen mit Fahrzeugen im Straßenraum auf. Da die Art aber auch häufig im Bereich von Straßenlampen jagt, besteht aber jedenfalls dabei die Gefahr, dass sie in den Verkehrsraum einer Straße hinein gelangt. Im Hinblick darauf, dass die Ortsumgehungsstrasse und der „Mutschachweg“ nach der festgestellten Planung aber nicht beleuchtet werden und, etwa im Bereich von Einmündungen oder Kreisverkehren, notwendige Beleuchtungsanlagen mit LED-Lampen ausgestattet werden, um die anlockende Wirkung der Beleuchtung zu minimieren, wird aber das insoweit bestehende Gefährdungsrisiko stark verringert und verbleibt insgesamt noch innerhalb des Bereichs des allgemeinen Lebensrisikos der Art. Hinzu kommt, dass in dem Fall, dass sich die Zweifarbfledermaus bei

ihrem Flug teilweise an vorhandenen Strukturen orientieren sollte, ihr auch die im Rahmen der Maßnahme V8 geplanten Leitstrukturen und -einrichtungen zugutekommen und einem Einflug in den Verkehrsraum der Ortsumgehung wirksam entgegen wirken. Zusätzlich wird durch die Maßnahme V7 für die Zeit nach Verwirklichung der Ortsumgehung eine sichere Möglichkeit zur Querung der Ortsumgehung geschaffen, die auch von der Zweifarbfledermaus genutzt werden kann. Auf Grund dessen ist nicht zu erkennen, dass sich das Tötungs- oder Verletzungsrisiko für die Art durch Kollisionen mit dem Straßenverkehr merklich erhöht (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG).

r) Die Zwergfledermaus wurde bei den für das Vorhaben durchgeführten Erhebungen innerhalb des Untersuchungsgebietes wiederkehrend mit einer hohen Aktivitätsdichte angetroffen, so dass von einem flächendeckenden Vorkommen der Art ausgegangen werden muss. Quartiere konnten im Untersuchungsgebiet allerdings nicht vorgefunden werden. Diese befinden sich im Hinblick auf die bekannten artspezifischen Vorlieben mit hoher Wahrscheinlichkeit in den Siedlungsbereichen von Dinkelsbühl. Die im Umfeld des „Mutschachwegs“ gemachten Beobachtungen der Art deuten darauf hin, dass es im Ortsbereich von Dinkelsbühl mindestens eine Fortpflanzungskolonie der Art gibt, deren Mitglieder auch den „Mutschachwald“ als Nahrungshabitat nutzen. In der weiteren Umgebung der Ortsumgehungstrasse existieren als Sommer-, Wochenstuben- und Winterquartiere geeignete Strukturen (Spaltenquartiere an Gebäuden, Keller und Stollen als Winterquartiere). Im Untersuchungsgebiet gibt es außerdem für die Art geeignete Jagdhabitats.

Die Ortsumgehungstrasse tangiert keine möglichen Quartierlebensräume der Zwergfledermaus; eine Beschädigung oder Zerstörung von Sommer- oder Winterquartieren in Gebäuden oder Kellern ist daher von vornherein auszuschließen. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird nicht erfüllt.

Auf Bauarbeiten zurückzuführende Störungen der Zwergfledermaus im Quartiersbereich sind wegen der Entfernung möglicher Quartiere von Baufeld ebenso auszuschließen. Bei der Jagd sind baubedingte Störungen gleichfalls nicht in Rechnung zu stellen. Während die Bauarbeiten nur tagsüber von statten gehen, finden die Jagdflüge ausschließlich in der Nachtzeit statt. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen für mögliche Quartiere sind wegen der Distanz zur Ortsumgehung auch nicht zu gewärtigen. Die zeitweilige Unterbrechung der Allee am „Mutschachweg“ führt im Ergebnis genauso nicht zu einer relevanten Störung für die Zwergfledermaus. Sie nutzt zwar in starkem Maß die Allee als Leitstruktur zwischen ihren Quartieren und den Jagdlebensräumen bzw. auf Transferflügen zwischen verschiedenen Nahrungshabitats. Unter Berücksichtigung der im Rahmen der Maßnahme V7 dem Vorhabensträger gemachten Maßgaben, insbesondere die Begrenzung der Bauzeit, werden die mögliche Störwirkungen stark reduziert und entfalten jedenfalls kein Ausmaß, dass Rückwirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Artpopulation haben könnte. Der im Alleebereich verlaufende Flugkorridor wird hernach nicht in Frage gestellt. Auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist damit nicht gegeben.

Da die Ortsumgehungstrasse abseits möglicher Quartiere der Art verläuft, sind baubedingte Verluste oder Verletzungen von Individuen der Art ohne weiteres auszuschließen. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen verbleibt auch die Kollisionsgefahr mit Fahrzeugen nach Verwirklichung des Vorhabens noch innerhalb des Risikobereichs, der mit einer Straße im Naturraum immer verbunden ist. Die Zwergfledermaus jagt zwar überwiegend an Strukturen orientiert und weist im Untersuchungsgebiet eine hohe Aktivitätsdichte auf; die Allee am „Mutschachweg“ hat zudem insbesondere für die Art eine bedeutende Leitfunktion. Auch für die Zwergfledermaus gilt aber, dass die im Rahmen der Maßnahme V8 vorgesehenen Leitpflanzungen bzw. -einrichtungen einer Steige-

zung des Kollisionsrisikos wirksam entgegen wirken. Sie führen auch die Zwergfledermaus entlang der Ortsumgehung außerhalb des Lichtraums der Straße und beugen einem Abkommen von Artindividuen dorthin vor. Durch die Maßnahme V7 wird auch für diese Art dauerhaft eine sichere Möglichkeit zur Querung der Ortsumgehungstrasse geschaffen. Eine spürbare Steigerung des Tötungs- oder Verletzungsrisikos durch Zusammenstöße mit Fahrzeugen infolge des Vorhabens kann daher nicht festgestellt werden (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG). Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird also für die Zwergfledermaus insgesamt nicht erfüllt.

#### 3.3.6.2.2.2.2 Reptilien

Ein vereinzelt Vorkommen der insoweit allein relevanten Zauneidechse konnte im Rahmen der durchgeführten Vor-Ort-Erhebungen an mehreren Stellen in der Nähe der Ortsumgehungstrasse festgestellt werden. Ein Vorkommen der Art ist daneben auch noch an weiteren geeigneten Böschungen, Weg- und Waldrändern zu erwarten (siehe dazu die Abbildung 21 der Unterlage 12.4 T). Die wegen ihrer Struktur möglicherweise als Habitate geeigneten Areale im Umgriff der Ortsumgehungstrasse befinden sich an den sonnenexponiert Böschungen bereits bestehender Straßen und Wege. Hier existieren auch teilweise als Fortpflanzungshabitate geeignete Strukturen. Für die Art unerlässliche Biotopstrukturen gibt es im Untersuchungsgebiet aber nicht; diese liegen vor allem im Bereich der Bahnlinie Nördlingen – Dombühl, die zum allergrößten Teil deutlich abseits der Ortsumgehung verläuft.

Durch den Bau der Ortsumgehung werden verschiedene lineare Strukturen überbaut und Straßenböschungen zeitweise in Anspruch genommen, die in unterschiedlichem Ausmaß für die Zauneidechse geeignete Habitatbedingungen bereitstellen. Den damit verbundenen nachteiligen Auswirkungen wird allerdings vorliegend durch eine reptilienfreundliche Gestaltung der neu entstehenden Straßenböschungen und -nebenflächen, wie sie im Rahmen der Vermeidungsmaßnahme V5 vorgesehen ist, effektiv entgegengewirkt; hierdurch werden den betroffenen Habitatstrukturen vergleichbare neue Strukturen geschaffen. Daneben kommt auch die im Rahmen der Maßnahme vA1 vorgesehene Neugestaltung von Landlebensräumen für die Knoblauchkröte auf einer Fläche von über 2 ha im Hinblick auf die konkret vorgesehene Umgestaltung der betreffenden Fläche auch der Zauneidechse auf Dauer zugute; auch für sie entstehen hier geeignete Habitatareale in unterschiedlicher Ausprägung. Unter Berücksichtigung dessen ist festzustellen, dass jedenfalls die ökologische Funktion der vom Vorhaben betroffenen (möglichen) Lebensstätten der Zauneidechse im räumlichen Zusammenhang auch nach Verwirklichung der Ortsumgehung weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG). Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist damit nicht gegeben. Für (zusätzliche) sog. CEF-Maßnahmen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Sinn von § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG) ist daher keine Veranlassung erkennbar; einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bedarf es ebenso nicht.

Die Lebensräume der Zauneidechse, die vom Vorhaben berührt werden, sind überwiegend Randzonen von stark befahrenen Verkehrswegen, die bereits jetzt einer starken Belastung durch Immissionen ausgesetzt sind. Auf Grund dessen ist nicht erkennbar, dass die mit der Ortsumgehung verbundenen bau- und betriebsbedingten Störwirkungen insoweit eine merkliche zusätzliche Beeinträchtigung für die Art darstellen. Abseits dieser Straßenrandbereiche ist die Art im Umfeld der geplanten Ortsumgehungstrasse nur in sehr geringer Anzahl anzutreffen, zudem weisen die hier betroffenen Strukturen durchgängig nur eine für die Art suboptimale Ausstattung auf und sind insofern nur von untergeordneter Bedeutung. Die Plan-

feststellungsbehörde vermag daher auch diesbzgl. nicht zu erkennen, dass das Vorhaben im Ergebnis zu nennenswerten immissionsbedingten Störungen führen könnte. Eine relevante Störung tritt auch nicht durch die mit dem Bau der Ortsumgehung verbundene Durchschneidung von für die Art geeigneten Strukturen bzw. die Verstärkung bereits gegebener Zerschneidungseffekte ein. Insbesondere durch die planfestgestellte Vermeidungsmaßnahme V6 werden mögliche funktionelle Beziehungen zwischen verschiedenen geeigneten Habitatstrukturen beidseits der neuen Straßentrasse aufrechterhalten. Es darf davon ausgegangen werden, dass mögliche vorhabensbedingte Störungen der Zauneidechse unter Berücksichtigung der bereits gegebenen anthropogenen Einflüsse deshalb auch insoweit eine nur geringe zusätzliche Belastung darstellen, die keine merklichen Auswirkungen auf Attraktivität des Untersuchungsgebiets für die Zauneidechse sowie die dortige Habitatqualität haben. Rückwirkungen auf den lokalen Arterhaltungszustand sind infolge dessen auch unter diesem Blickwinkel nicht zu besorgen. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist damit nicht gegeben.

Der Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird genauso nicht erfüllt. Da durch den Bau der Ortsumgehung mögliche Aufenthaltsorte von Zauneidechsenindividuen betroffen sind, kann zwar nicht ausgeschlossen werden, dass dabei vereinzelt Individuen der Art getötet oder verletzt werden. In Anbetracht der geringen Siedlungsdichte der Zauneidechse im Untersuchungsgebiet sowie mit Blick darauf, dass es sich bei den Vorhaben betroffenen Strukturen durchgängig um suboptimale Lebensräume handelt, ist jedoch zu konstatieren, dass jedenfalls unter Berücksichtigung der plangegenständlichen Vermeidungsmaßnahmen, vor allem der Maßnahme V10, die ein Ein- bzw. Rückwandern auch von Reptilien in den Baufeldbereich unterbindet, das baubedingte Tötungs- bzw. Verletzungsrisiko insgesamt noch innerhalb des Bereichs des allgemeinen Lebensrisikos verbleibt, dem die Zauneidechse ohnehin ausgesetzt ist. Gleiches gilt auch im Hinblick auf die Gefahr von Tötungen oder Verletzungen durch Kollisionen mit dem Straßenverkehr. Vor allem wegen der nur dünnen Besiedlung des Untersuchungsgebiets durch die Zauneidechse erhöht sich das Kollisionsrisiko infolge des Vorhabens nicht spürbar; es verbleibt innerhalb des mit einer Straße im Naturraum für die Art immer bestehenden Risikobereichs. Das mit dem Vorhaben verbundene Tötungs- und Verletzungsrisiko für die Art kann auch nicht durch mit verhältnismäßigem Aufwand zu leistende Maßnahmen noch merklich weiter verringert werden (vgl. § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG). Insbesondere ein Abfangen der wohl teilweise sich auch nur zeitweilig im Untersuchungsgebiet aufhaltenden Exemplare der Zauneidechse ist wegen der sehr schwachen Nutzung des Untersuchungsgebiets insoweit keine erfolversprechende Maßnahme; sie ist daher auch nicht „geboten“. Es kann hier auch ohne zusätzliche Maßnahmen ausgeschlossen werden, dass mehr als eine allenfalls äußerst geringe Anzahl an Zauneidechsen im Baufeldbereich verbleibt. Auch dann ist aber das Tötungsverbot nicht erfüllt (BVerwG, Urteil vom 08.01.2014, NVwZ 2014, 1008 Rn. 99).

Nachdem ein Abfangen von evtl. im Baufeld aufhaltigen Individuen der Zauneidechse nicht vorgesehen ist, ist auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG in seiner Ausprägung als Fangverbot von vornherein nicht tangiert.

Soweit im Anhörungsverfahren geltend gemacht wurde, die Planfeststellungsunterlagen gingen hinsichtlich der Zauneidechse davon aus, dass durch die Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme der ungünstige Erhaltungszustand der Art bei Berücksichtigung der zur Wahrung des Erhaltungszustandes vorgesehenen Maßnahmen nicht verschlechtert und die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes nicht behindert werde, bezieht sich dies auf die 2015 ausgelegte Unterlagenfassung. Diese Einschätzung bzgl. der Auswirkungen auf die Zau-

neidechse hat die Vorhabensträgerin im Rahmen der eingebrachten Tektur korrigiert; die Unterlage 12.4T geht nicht mehr von der Notwendigkeit einer artenschutzrechtlichen Ausnahme für die Zauneidechse aus. Wie sich aus den zuvor gemachten Ausführungen ergibt, trifft diese geänderte Einschätzung auch zu. In welcher Weise die frühere Einschätzung zustande gekommen ist, ist ohne Belang; der Frage ist mangels Entscheidungserheblichkeit nicht weiter nachzugehen.

### 3.3.6.2.2.2.3 Amphibien

a) Ein Vorkommen des Kammmolchs im Untersuchungsgebiet konnte im Rahmen der durchgeführten Untersuchungen nicht festgestellt werden. Ein Auftreten der Art im weiteren Umfeld der Ortsumgehungsstrasse ist auch nicht anderweitig bekannt. Das nächste aktuell bekannte Vorkommen des Kammmolchs liegt bei Wilburgstetten, etwa 4 km von der Ortsumgehungsstrasse entfernt. Nachdem es aber im Umfeld der Ortsumgehungsstrasse für die Art geeignete Laichgewässer und Landlebensräume gibt, wird mit Blick auf das vorgenannte Artvorkommen im betreffenden Raum von einem Vorkommen des Kammmolchs auch im Untersuchungsgebiet ausgegangen.

Im Rahmen des Baus der Ortsumgehungsstrasse werden keine geeigneten Laichgewässer für die Art sowie keine essentiell für den Kammmolch erscheinenden Landhabitate überbaut oder sonst verändert. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist sonach insofern nicht gegeben. Die Ortsumgehungsstrasse wirkt allerdings als neue lineare Barriere und verstärkt die bereits durch schon vorhandenen Verkehrswege und sonstige Bebauung gegebene Isolation von Lebensräumen. Im Hinblick auf die planfestgestellten Vermeidungsmaßnahmen, insbesondere die Maßnahme V9, die zur Aufrechterhaltung von Wechselbeziehungen zwischen terrestrischen und aquatischen Lebensräumen von Amphibien an verschiedenen Stellen Amphibienleiteneinrichtungen mit Durchlässen im Straßenkörper der Ortsumgehungsstrasse vorsieht, werden die derzeit gegebenen funktionellen Beziehungen zwischen verschiedenen (potentiellen) Teillebensräumen aber weiterhin aufrecht erhalten; sie sind daher auch in Zukunft für die Art erreichbar (vgl. § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG). Der Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist damit insgesamt nicht erfüllt.

Nachteiligen Einwirkungen auf mögliche Laichgewässer des Kammmolchs durch die Einleitung von belasteten Oberflächenwässern wird mittels der vorgesehenen Absetz- und Regenrückhaltebecken (Maßnahme V1) entgegengewirkt. Störungen im Bereich von möglichen Laichgewässern durch sonstige mittelbare Wirkungen der Ortsumgehungsstrasse können wegen der Entfernung solcher Gewässer zur Ortsumgehungsstrasse ohne weiteres ausgeschlossen werden. Auf den Bau oder Betrieb der Ortsumgehungsstrasse zurückzuführende Störungen des Kammmolchs im Bereich von Landlebensräumen, etwa durch Erschütterungen, sind im Hinblick auf die bekannten Artspezifika als nur von vernachlässigbarer Bedeutung anzusehen, zumal sie außerdem allenfalls einen nur kleinen Teil der Artpopulation tangieren würden. Es ist sonach nicht zu erkennen, dass der Ortsumgehungsstrasse zuzurechnende Störwirkungen einen populationsrelevanten Einfluss für den Kammmolch haben könnten. Damit ist auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nicht gegeben.

Da geeignete Lebensräume durch den Bau der Ortsumgehungsstrasse nicht unmittelbar berührt werden und deshalb auch nicht von einem dauerhaften Aufenthalt von Exemplaren des Kammmolchs im Baufeldbereich auszugehen ist, kann dennoch nicht ausgeschlossen werden, dass es infolge des Baus und Betrieb der Ortsumgehungsstrasse zu Verletzungen oder gar Tötungen einzelner wandernder Tiere kommen kann. Dem wirken aber die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen, insbesonde-

re Maßnahme V3, V9 und V10, wirksam entgegen. Die Maßnahme V9 minimiert die Gefahr von Zusammenstößen von Artexemplaren mit dem Straßenverkehr auf der Ortsumgebung. Die Maßnahmen V3 und V10 begegnen dem Risiko von baubedingten Tötungen oder Verletzungen. Die Maßnahme V3 sieht vor, die Baufeldfreimachung während der Winterruhe von Amphibien durchzuführen, um insoweit Konflikte mit wandernden Amphibienindividuen auszuschließen. Die Maßnahme V10 verhindert, dass Artexemplare während der Bauphase von außerhalb in den Baufeldbereich gelangen können. Hierdurch kann jedenfalls ausgeschlossen werden, dass sich bei Baubeginn mehr als eine sehr geringe Anzahl an Artindividuen im Baufeldbereich aufhält. Auf Grund dessen kann festgehalten werden, dass im Ergebnis kein höheres Tötungs- bzw. Verletzungsrisiko bleibt, als es für einzelne Tiere der Art, etwa mit Blick auf natürliche Feinde, auch sonst im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens besteht (vgl. § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG). Auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird sonach in Bezug auf den Kammmolch unter keinem Blickwinkel erfüllt.

b) Für die Knoblauchkröte stellt das Gebiet der Stadt Dinkelsbühl einen regionalen Verbreitungsschwerpunkt dar. Von der Art liegen seit 2009 von 21 Teichen im Stadtgebiet Nachweise vor, u. a. auch von den Teichen südwestlich von Weiherhaus in der Umgebung der Ortsumgehungstrasse. Bei den projektbezogenen Erhebungen wurden hier aus unterschiedlichen Richtungen anwandernde Exemplare mittels eines Kontrollzauns gefangen. 2015 und 2016 wurden vom Ersteller der Unterlage 12.4 T im Rahmen anderweitiger Untersuchungen (Aufstellung eines Bebauungsplans für das Gewerbegebiet nördlich der Wassertrüdingen Straße durch die Stadt Dinkelsbühl) erneut Wanderungsbewegungen zu diesen Teichen festgestellt. Dabei konnten deutlich mehr Individuen nachgewiesen werden als noch 2010. Durch die Untersuchungen ist außerdem bekannt, dass die Kröten nicht nur auf den landwirtschaftlichen Flächen vorkommen, sondern auch aus den bebauten Bereichen am Ostrand von Dinkelsbühl herauswandern (siehe S.8 der Niederschrift über den Erörterungstermin).

Infolge des Vorhabens werden keine (möglichen) Laichgewässer der Knoblauchkröte überbaut oder sonst verändert. Das Vorhaben führt allerdings zu einem Verlust von als essentiell anzusehenden Landlebensräumen der Art; es kommt zu einer Verringerung dieser Lebensräume um etwa 1,5 ha. Die festgestellte Planung sieht daher vor, im Rahmen der Maßnahme vA1 auf einer Fläche von insgesamt ca. 2,11 ha zwei Jahre vor Baubeginn neue Lebensräume auf offensandigen Flächen für die Knoblauchkröte im unmittelbaren Anschluss an die Ortsumgebung sowie bekannte Landlebensräume der Art bereitzustellen. Dies geschieht durch Aufbringen von rohem Sand, Überführung der betreffenden Fläche in eine extensive Grünlandnutzung, auf der u. a. ein auf die Art abgestimmtes Mahdregime zum Tragen kommt; am Rand wird die Fläche mit Hilfe von neu gepflanzten Hecken und Baumreihen eingegrünt (siehe zu den näheren Einzelheiten das entsprechende Maßnahmenblatt in der Unterlage 12.1T). Hierdurch wird insgesamt hinreichend sichergestellt, dass es nicht zur Minderung des Fortpflanzungserfolgs bzw. der Ruhemöglichkeiten für die Knoblauchkröte kommt und sich auch die Größe der lokalen Individuengemeinschaft nicht merklich verringert (siehe hierzu Kapitel 3.1 des Endberichts „Rahmenbedingungen für die Wirksamkeit von Maßnahmen des Artenschutzes bei Infrastrukturvorhaben“). Der neue Habitatbereich weist einen etwas größeren Umfang als der verloren gehende auf. Die für die Art in ihren Landlebensräumen essentiellen Strukturen werden in dem bestehenden Umfang auch in Zukunft bereitgestellt, die Qualität des neu geschaffenen Habitatbereichs bleibt bei optimaler Gestaltung/Umsetzung jedenfalls nicht hinter der verloren gehenden Areale zurück (siehe S. 17 der Niederschrift über den Erörterungstermin). Vernetzungsbeziehungen zu benachbarten Populationen werden auf Grund der Lage der Maßnahmenfläche in direkter Nähe zum beeinträchtigten Lebensraum sowie unter Berücksichtigung der im Rahmen der Maßnahme V9 vorgese-

henen Amphibienleiteinrichtungen nicht beeinträchtigt. Knoblauchkröten auf der neuen Habitatfläche sind daneben dort auch keinen relevanten zusätzlichen Beeinträchtigungen ausgesetzt, denen sie nicht bereits jetzt unterliegen (siehe dazu Kapitel 3.1 des Endberichts „Rahmenbedingungen für die Wirksamkeit von Maßnahmen des Artenschutzes bei Infrastrukturvorhaben“ < S. 38 >). Die Lage der Maßnahmenfläche in der Nachbarschaft der Ortsumgebung ist insoweit ohne Bedeutung, da die Knoblauchkröte gegenüber randlichen verkehrsbedingten Störungen unempfindlich ist. Der vorgesehene zeitliche Vorlauf für die Maßnahme (zwei Jahre vor Baubeginn, vgl. das Maßnahmenblatt in Unterlage 12.1T sowie Unterlage 12.3T) lässt außerdem erwarten, dass die Maßnahme bis zum Baubeginn funktionsfähig ist. Diese Annahme gründet ergibt sich insbesondere auf den geringen Entwicklungszeitraum für die Landhabitats der Art, die vor allem durch einen grabfähigen Boden charakterisiert werden und auf den für die Maßnahme herangezogenen Ackerflächen innerhalb weniger Monate etabliert werden können, sowie der unmittelbaren Nähe zum vom Vorhaben betroffenen Habitatreal. Die Maßnahme wurde im Jahr 2017 vom Vorhabensträger vor Ort entsprechender Maßgaben im Maßnahmenblatt vA1 umgesetzt.

Den hier nicht zu vermeidenden Restunsicherheiten bzgl. des Maßnahmen Erfolges wird vorliegend mit einem entsprechenden Risikomanagement begegnet (siehe die Nebenbestimmungen unter A. 3.2 i. V. m. dem Maßnahmenblatt vA1 in Unterlage 12.1T sowie dem Monitoringprogramm in Unterlage 12.4T). Dieses sieht bis zu zehn Jahre lang mehrmals jährliche Kontrollen der Ausgleichsfläche sowie Lebendfänge in unterschiedlicher zeitlicher Staffelung vor. Lässt sich im Rahmen der Erfolgskontrollen die Funktionsfähigkeit der Maßnahme vA1 nicht feststellen, so hat der Vorhabensträger danach die erforderlichen, in der Unterlage 12.4 T enthaltenen „Monitoringprogramm Ortsumfahrung Dinkelsbühl“ in der Spalte „optionale Maßnahmen“ insoweit genannten Verbesserungsmaßnahmen in Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde durchzuführen. Solange die Funktionsfähigkeit der (ggf. nochmals optimierten) Maßnahmen nicht festgestellt werden kann, darf mit der baulichen Umsetzung der festgestellten Planung nicht begonnen werden. Ein Sicherstellen der Funktionsfähigkeit der Maßnahme genügt in diesem Zusammenhang, darüber hinaus gehendes ist von Rechts wegen nicht zu fordern (vgl. BVerwG, Urteil vom 03.05.2013, NVwZ 2013, 1209 Rn. 76; siehe auch OVG Lüneburg, Urteil vom 04.07.2017 – 7 KS 7/15 – juris Rn. 186 a. E.).

Wenn nach Baubeginn im Rahmen von Kontrollen die Wirksamkeit der Maßnahme nicht festgestellt werden kann, hat der Vorhabensträger die in der Unterlage 12.4 T enthaltenen „Monitoringprogramm Ortsumfahrung Dinkelsbühl“ in der Spalte „optionale Maßnahmen“ genannten Maßnahmen, die sich zur Erreichung des Maßnahmen Erfolges notwendig sind, zu ergreifen und die diesbzgl. Einzelheiten dieser Maßnahmen ebenso mit der höheren Naturschutzbehörde abzustimmen. Sollte dann auch nach dem Ende des letzten Kontrollzeitraums die Wirksamkeit nicht gegeben sein, hat der Vorhabensträger unverzüglich ein neues Maßnahmenkonzept auf der Grundlage der Untersuchungsergebnisse und aktueller wissenschaftlichen Erkenntnisse zu erstellen und mit der höheren Naturschutzbehörde abzustimmen. Die Planfeststellungsbehörde behält sich die Entscheidung über die dann zu ergreifenden ergänzenden Maßnahmen vor; der Vorhabensträger hat ihr hierzu rechtzeitig geeignete Planunterlagen vorzulegen. Die vorstehende Ausgestaltung des Risikomanagements genügt den an Risikomanagementkonzept zu stellenden Anforderungen (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 12.03.2008, BVerwGE 130, 299 Rn. 105 m. w. N.).

Die Aufstellung des notwendigen Pflegeplans (siehe Nebenbestimmung A. 3.2.6) für die Maßnahmenfläche darf der Ausführungsplanung überlassen werden. Der Inhalt des Pflegeplans wird ausschließlich durch naturschutzfachliche Erwägungen bestimmt und beschäftigt sich nur mit den Details der Unterhaltungspflege der Flä-

che, abwägungserhebliche Belange werden dadurch nicht berührt (vgl. BVerwG, Urteil vom 03.03.2011, NVwZ 2011, 1256 Rn. 50).

Neben dem unmittelbaren Verlust von Lebensraum führt das Vorhaben außerdem dazu, dass infolge der mit der neuen Straßentrasse einhergehenden Zerschneidung auch Funktionsbeziehungen zwischen Land- und Laichhabitaten unterbrochen werden. Wegen der starken Verkehrsbelastung wirkt die Ortsumgehung für die Knoblauchkröte als praktisch unüberwindbare Barriere. Dem wirkt allerdings die im Rahmen der Maßnahme V9 vorgesehene Installation von stationären Amphibienleiteinrichtungen im Baukörper der Ortsumgehung, insbesondere im Bereich westlich von Weiherhaus auf einer Länge von mehreren 100 m, wirksam entgegen. Hierdurch können die derzeit bestehenden funktionellen Beziehungen zwischen terrestrischen und aquatischen Lebensräumen (auch) der Knoblauchkröte westlich und östlich der Ortsumgehungstrasse aufrechterhalten werden; die Knoblauchkröte kann weiterhin (gefahrlos) zwischen den einzelnen Teil Lebensräumen hin- und her wandern. Entlang der bestehenden Trasse der St 2218 besteht insoweit kein Handlungsbedarf; hier verstärkt sich die Barrierewirkung des schon vorhandenen Straßenkörpers infolge des Vorhabens nicht relevant.

Unter Berücksichtigung der Maßnahmen V9 und vA1 kann hinreichend sicher ausgeschlossen werden, dass gegen den Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verstoßen wird. Durch die Maßnahme vA1, die eine vorgezogene Ausgleichsmaßnahme im Sinn von § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG darstellt, wird in der konkreten Ausgestaltung sichergestellt, dass die ökologische Funktion der betroffenen Habitatflächen im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (vgl. § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG). Gleiches gilt im Hinblick auf die im Umfeld der Ortsumgehungstrasse liegenden, von dieser nicht berührten Habitatbereiche der Knoblauchkröte; durch die Maßnahme V9 wird jedenfalls gewährleistet, dass diese weiterhin von der Art genutzt werden können und für diese auch erreichbar bleiben.

Eine Beeinträchtigung möglicher Laichgewässer der Knoblauchkröte durch stoffliche Eintragungen verhindern die im Rahmen der Maßnahme V1 vorgesehenen Absetz- und Regenrückhaltebecken. Auch im Übrigen können Störungen von evtl. Laichgewässern wegen der großen Entfernung von der Ortsumgehungstrasse ohne weiteres ausgeschlossen werden. Auf den Bau und den Betrieb der Ortsumgehung zurückzuführende Störungen im Bereich der Landlebensräume der Art, insbesondere durch Erschütterungen, sind hingegen nicht zu vermeiden, da die Straße unmittelbar durch Ackerflächen hindurch verläuft, auf denen sich Artindividuen aller Altersklassen über den größten Teil des Jahres hinweg aufhalten. Da aber andererseits allgemein bekannt ist, dass die Knoblauchkröte auch in noch betriebenen Abbaugebieten lebt, wo sie mit deutlich stärkeren Störungen konfrontiert ist, darf hier aber davon ausgegangen werden, dass sich durch die Exposition zur Ortsumgehungstrasse die Habitatqualität im Ergebnis nicht verschlechtert. Im Hinblick darauf ist auch nicht zu besorgen, dass mögliche Störwirkungen der Ortsumgehung – auch während der Bauphase – ein populationsrelevantes Ausmaß annehmen könnten (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Nachdem für die Knoblauchkröte geeignete Lebensräume unmittelbar von der Ortsumgehung betroffen sind, muss auch von einem dauerhaften Aufenthalt von Artindividuen im Baufeldbereich ausgegangen werden. Dadurch bedingt ist es nicht auszuschließen, dass es während der Bauphase zu Verletzungen oder Tötungen dort ansässiger oder in dem Bereich wandernder Tiere kommt. Wie im Erörterungstermin zudem deutlich wurde, sind auch die Erfolgsaussichten für ein mögliches Absammeln von Individuen der Knoblauchkröte im Trassenbereich gering. Die Maßnahme V3, die ein Abschieben der Vegetationsdecke außerhalb (auch) der Aktivitätszeit von Amphibien – während der Winterruhe – vorsieht, ver-

mag nicht zu verhindern, dass im Baufeldbereich überwinterte Individuen der Art in einer gewissen Anzahl im Rahmen des nachfolgenden Baubetriebs verletzt oder getötet werden, nachdem die Maßnahme u. U. auch beinhaltet, das Baufeld bis zum Baubeginn durch geeignete Maßnahmen (z. B. Pflügen) bis zum Baubeginn freizuhalten. Auch die Maßnahme V10 kann daran nichts zu ändern, sie unterbindet (lediglich) ein Einwandern von Amphibien in den Baufeldbereich und verringert lediglich das Gefährdungsrisiko insoweit. Davon, dass danach lediglich wenige einzelne Exemplare betroffen sein könnten, so dass sich das insoweit bestehende Risiko noch im Bereich des allgemeinen Lebensrisikos der Art halten würde, ist die Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf den Umfang der betroffenen Fläche im Lebensraum der Knoblauchkröte nicht überzeugt. Auf Grund dessen muss insoweit von einem Erfüllen des Verbotstatbestandes des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ausgegangen werden. Hinsichtlich der Gefahr von Kollisionen mit Fahrzeugen auf der Ortsumgehung gilt dies allerdings wiederum nicht. Durch die im Rahmen der Maßnahme V9 vorgesehenen Amphibienleiteinrichtungen mit Durchlässen im Straßenkörper der Ortsumgehung stehen der Knoblauchkröte auch in Zukunft ausreichend sichere Möglichkeiten zur Querung der Ortsumgehung zur Verfügung. Die Leiteinrichtungen verhindern zudem, dass Exemplare der Art in den Straßenraum gelangen und dort überfahren werden. Daher ist eine betriebsbedingte Erhöhung des Tötungs- oder Verletzungsrisikos für die Knoblauchkröte nicht zu gewärtigen (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG). Unter diesem Blickwinkel wird der Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht erfüllt.

Da ein Abfangen/Umsiedeln von evtl. im Baufeld aufhältigen Knoblauchkröten mangels hinreichender Erfolgsaussicht nicht vorgesehen ist, ist auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG in seiner Ausprägung als Fangverbot nicht erfüllt.

c) Im Rahmen der projektbezogenen Erhebungen wurden mehrere Reproduktionsgewässer des Laubfroschs im Untersuchungsgebiet festgestellt; diese befinden sich südwestlich von Weiherhaus, südlich von Weiherhaus, zwischen Hammermühle und Lohmühlweiher sowie in einem privaten Garten im Bereich der Rudolf-Schmidt-Straße. Im Umfeld des Regenrückhaltebeckens „Kobeltsmühle“ wurde zuletzt im Jahr 2010 eine Rufaktivität der Art festgestellt.

Sowohl bei den letzten Erhebungen tatsächlich genutzte Laichhabitate als auch dafür potentiell in Frage kommende Teiche beidseits der Ortsumgehungstrasse werden im Rahmen des Vorhabens nicht verändert (der Tümpel, der im Rahmen der Planung überbaut wird, ist wegen seiner nur zeitweisen Wasserführung und der starken Vegetationsüberdeckung für Amphibien als Reproduktionshabitat ungeeignet; ein Quellhorizont o. ä. konnte dort ebenso nicht vorgefunden werden). Nähr- und Schadstoffeinträge in (mögliche) Laichgewässer in für den Laubfrosch relevantem Ausmaß werden durch die im Rahmen der Maßnahme V1 vorgesehenen Absetz- und Regenrückhaltebecken unterbunden. Von der Ortsumgehung oder den Bauarbeiten ausgehende nichtstoffliche Immissionen wirken sich insoweit ebenso nicht nachteilig aus, da alle in Frage kommenden Gewässer eine nicht unerhebliche Entfernung zur Ortsumgehungstrasse aufweisen. Qualitativ hochwertige Landlebensräume sind vom Vorhaben auch nicht betroffen. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird damit – mit Blick auf die Landlebensräume jedenfalls wegen der in der Umgebung weiterhin verbleibenden geeigneten Flächen (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. BNatSchG) – insoweit nicht erfüllt. Die Ortsumgehung bildet allerdings eine Barriere, die den Austausch zwischen Gewässern und möglichen Landlebensräumen in gehölzreichen Bereichen am Stadtrand von Dinkelsbühl erschwert. Auch werden mögliche Wander- und Bewegungskorridore entlang von Hecken infolge der Ortsumgehung unterbrochen. Der Barrierewirkung der Ortsumgehung wird aber mit der im Rahmen der Maßnahme V9 vorgesehenen Einrichtung von Amphibienleiteinrichtungen mit Durch-

lassen im Straßenkörper der Ortsumgebung auf mehreren 100 m Länge entgegengewirkt; hierdurch ist gewährleistet, dass die Wechselbeziehungen zwischen verschiedenen Teillebensräumen des Laubfroschs nicht unterbrochen werden und die Art auch nach dem Bau der Ortsumgebung zwischen den verschiedenen Lebensräumen hin- und her wechseln kann und diese für ihn erreichbar bleiben. Der Eingriff in die möglicherweise als Vernetzungsachse dienende Allee am „Mutschachweg“ wird zudem im Rahmen der Maßnahme V7 (i. V. m. der Maßnahme G6) minimiert, ihre Funktion also nicht nachhaltig beeinträchtigt. Auch unter diesem Blickwinkel wird der genannte Verbotstatbestand daher nicht erfüllt. Hinzu kommt, dass die Landlebensräume im Stadtrandbereich sowie mögliche kleine Laichgewässer etwa in Gartenteichen im betreffenden Naturraum, der vergleichsweise reich an Stillgewässern ist und auch eine gewisse Dichte an geeigneten Landlebensräumen aufweist, insgesamt nur von nachrangiger Bedeutung sind. Mit Blick auf die im Umfeld der Ortsumgebungstrasse weiterhin verbleibende Struktur- und Ausstattung des Landschaftsraumes ist daher außerdem festzustellen, dass die ökologische Funktion der insoweit betroffenen (möglichen) Fortpflanzungs- und Ruhestätten auch im räumlichen Zusammenhang in Zukunft anderweitig weiterhin erfüllt würde (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG), ohne dass es insoweit ergänzender Maßnahmen bedürfte.

Nachteilige Einwirkungen auf (potentielle) Laichgewässern des Laubfroschs durch stoffliche Einträge werden, wie bereits dargelegt, durch die im Rahmen der Maßnahme V1 vorgesehenen Absetz- und Regenrückhaltebecken verhindert. Eine für die Art mehr als unerhebliche Störung im Habitatbereich durch nichtstoffliche Immissionen, etwa durch baubedingte Erschütterungen, kann nach praktischer Verunft ebenso ausgeschlossen werden, nachdem keine Laichgewässer und auch keine für die Art im Naturraum essentiellen Landlebensräume im Rahmen des Vorhabens verändert werden. Evtl. (geringfügige) Störungen im Bereich von (potentiellen) Landlebensräumen ohne hervorgehobene Bedeutung für die Art, die dem Vorhaben zuzurechnen wären, erreichen jedenfalls kein populationsrelevantes Ausmaß. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist daher auch nicht gegeben.

Da potentielle Lebensräume des Laubfroschs vom Vorhaben nicht unmittelbar berührt werden, muss auch nicht von einem dauerhaften Aufenthalt von Exemplaren der Art im Baufeld ausgegangen werden. Dennoch ist es nicht auszuschließen, dass es bau- oder betriebsbedingt zu Verletzungen oder Tötungen von wandernden Einzeltieren kommen kann. Um dieses Risiko weitgehend zu minimieren, sieht die Vermeidungsmaßnahme V3 vor, die Baufeldfreimachung außerhalb der Aktivitätsphase von Amphibien, d. h. während deren Winterruhe, durchzuführen. Zudem verhindert die Maßnahme V10 ein Einwandern von Laubfröschen in den Baufeldbereich während der Bauphase. Unter Berücksichtigung dessen kann festgestellt werden, dass sich das noch verbleibende Risiko, dass Individuen der Art im Rahmen des Baubetriebs zu Schaden kommen, noch innerhalb des allgemeinen Lebensrisikos der Art bewegt, dem sie ohnehin unterliegt (vgl. § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG). Da außerdem bekannt ist, dass die kletterfähigen Laubfrösche sich auch durch künstliche Leitanlagen nicht vollständig von einem Überqueren von Straßen abhalten lassen, sind verschiedene Leitelemente zur Hinführung von wandernden Laubfröschen zu Über- bzw. Unterführungsbauwerken vorgesehen. So beinhaltet die Vermeidungsmaßnahme V11 eine Anpflanzung von Leitgehölzen beidseits der Unter- und Überführungsbauwerke an der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen, am „Mutschachweg“, der Rudolf-Schmidt-Straße und der Heininger Straße. Soweit es bautechnisch möglich ist, werden die Pflanzungen sofort nach der Fertigstellung der jeweiligen Bauwerke vor Beginn des eigentlichen Streckenbaus angelegt. Ansonsten erfolgen die Anpflanzungen spätestens nach Räumung des Baufeldes, dann kommen gleichzeitig entsprechend große Pflanzgrößen zum Einsatz. Auch bei letzterer Vorgehensweise ist eine unmittelbare Wirksamkeit der Lei-

telemente hinreichend sichergestellt. Die Allee am „Mutschachweg“ wird zudem im Rahmen der Maßnahme V7 in größtmöglichem Umfang erhalten, für zu beseitigende Gehölze wird zeitnah Ersatz gepflanzt. Außerdem kommt auch die schon mehrfach erwähnte Installation von Amphibienleiteinrichtungen auf mehreren 100 m Länge im Baukörper der Ortsumgehung im Rahmen der Maßnahme V9 dem Laubfrosch zugute. Bei Einbeziehung der vorgenannten Maßnahmen in die Betrachtung darf im Ergebnis davon ausgegangen werden, dass auch das betriebsbedingte Tötungs- bzw. Verletzungsrisiko für den Laubfrosch nicht merklich ansteigt. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist damit in dieser Hinsicht insgesamt nicht erfüllt.

Da ein Absammeln bzw. Einfangen von möglicherweise im Baufeld angetroffenen Laubfröschen, u. a. auch wegen der allenfalls sehr geringen Aktivitätsdichte der Art im Baufeldbereich, aus Verhältnismäßigkeitsgründen nicht vorgesehen ist, ist auch das im Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG enthaltene Fangverbot nicht gegeben.

d) Ein Vorkommen des Kleinen Wasserfroschs ist bislang nicht aus der Artenschutzkartierung Bayern oder anderweitigen Untersuchungen in der Umgebung von Dinkelsbühl bestätigt. Die Art kann aber im Hinblick auf die Habitatausstattung der im Untersuchungsgebiet und deren Umfeld liegenden Teichen hier grundsätzlich vorkommen. Wanderbewegungen über die Ortsumgehungstrasse hinweg sind deshalb ebenso dem Grunde nach ebenso möglich.

Mögliche Habitate der Art in Teichen sind nicht unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Nähr- und Schadstoffeinträge in potentielle Laichgewässer in für den Kleinen Wasserfrosch relevantem Ausmaß werden durch die im Rahmen der Maßnahme V1 vorgesehenen Absetz- und Regenrückhaltebecken unterbunden. Die mit dem Straßenkörper der Ortsumgehung verbundene Barrierewirkung für die Art erweist sich in der Gesamtbetrachtung als praktisch vernachlässigbar; zwischen dem Ortsrand von Dinkelsbühl und der Ortsumgehungstrasse befinden sich keine essentiellen Leich- oder Landhabitate der Art, mögliche Wanderkorridore zwischen für die Art bedeutenden Lebensräumen werden nicht durchquert. Zudem sind auch die im Rahmen der Maßnahme V9 vorgesehenen Amphibienleiteinrichtungen im Straßenkörper der Ortsumgehung zu berücksichtigen, die ein gefahrloses Queren der Ortsumgehungstrasse an zahlreichen Stellen ermöglichen. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist damit nicht gegeben; in jedem Fall wird die Funktion der evtl. vom Vorhaben betroffenen möglichen Habitatbereiche der Art im räumlichen Zusammenhang auch in Zukunft nach dem Bau der Ortsumgehung weiterhin erfüllt (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG).

Der Ortsumgehung zuzurechnende Störwirkungen von mehr als vernachlässigbarem Ausmaß im Bereich möglicher Lebensstätten des Kleinen Wasserfroschs, etwa durch baubedingte Erschütterungen, können nach praktischer Vernunft im Hinblick auf die unterschiedlichen denkbaren Störeinflüsse größtenteils ausgeschlossen werden. Lediglich mit Blick darauf, dass die vorhabensbetroffenen Bereiche einen Wanderkorridor für die Art darstellen dürften, können insoweit Störungen, etwa während der Bauzeit, nicht von vornherein ausgeschlossen werden. Davon ist aber nach derzeitigem Kenntnisstand allenfalls ein kleiner Teil der (unterstellten) Artpopulation betroffen, nachdem alle in Frage kommenden Laichgewässer nicht im unmittelbaren Umfeld der Ortsumgehung liegen. Auf Grund dessen sowie der bekannten Artspezifika ist auszuschließen, dass auf die Ortsumgehung zurückzuführende Störeffekte hier – unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen – einen nennenswerten Einfluss auf den Erhaltungszustand der lokalen Population des Kleinen Wasserfroschs haben könnten. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist damit auch nicht erfüllt.

Wegen der Betroffenheit eines möglichen Wanderkorridors kann eine Tötung bzw. Verletzung von Individuen der Art in Folge des Baus und Betriebs der Ortsumgehung nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Im Hinblick auf die nur suboptimale Qualität der zwischen dem Stadtrand und der Ortsumgehung liegenden (möglichen) Landlebensräume sind jedoch keine stärker ausgeprägten Wanderbewegungen in Rechnung zu stellen. Zudem wird im Rahmen der Maßnahme V9 durch die Installation von Amphibienleiteinrichtungen mit Durchlässen im Bereich der Ortsumgehung auf größere Streckenlänge auch für den Kleinen Wasserfrosch die Möglichkeit geschaffen, die Ortsumgehung an verschiedenen Stellen gefahrlos zu queren. Im Hinblick darauf ist insgesamt nicht zu erkennen, dass sich das Kollisionsrisiko mit Fahrzeugen infolge des Baus der Ortsumgehung merklich erhöht (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG). Einer Tötung bzw. Verletzung von Artindividuen im Rahmen der Bauarbeiten wirken die Maßnahmen V3 und V10 in hohem Maß entgegen. Die Maßnahme V3 stellt sicher, dass die Baufeldfreimachung während der Winterruhe der betroffenen Amphibienarten erfolgt, so dass diese nicht mit Wanderbewegungen der Art zeitlich kollidiert. Mit der Maßnahme V10 wird gewährleistet, dass keine Exemplare der Art während der Bauphase in das Baufeld hinein gelangen können. Unter Berücksichtigung dessen darf festgehalten werden, dass auch das Risiko für den Kleine Wasserfrosch, im Rahmen von Bauarbeiten getötet oder verletzt zu werden, allenfalls eine sehr geringe Anzahl an Exemplaren der Art betrifft, und sich noch innerhalb des allgemeinen Lebensrisikos der Art bewegt, dem es ohnehin ausgesetzt ist. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist sonach ebenso insgesamt nicht einschlägig.

#### 3.3.6.2.2.2.4 Schmetterlinge

a) Der Dunkle Wiesenknopf-Ameisenbläuling wurde im Jahr 2010 an insgesamt sechs Stellen im Untersuchungsgebiet festgestellt, 2016 konnte er dort in drei räumlich auseinander liegenden Bereichen angetroffen werden. Einer dieser Bereiche liegt an der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen und erstreckt sich teilweise bis in den unmittelbaren Eingriffsbereich der Ortsumgehung. Im Umfeld der Ortsumgehungstrasse war dies sowohl 2010 als auch 2016 der Bereich mit der dichtesten Besiedelung durch die Art. Auf Grund der dort fortschreitenden Sukzession, teilweise mit beginnender Verbuschung, hat sich allerdings die Habitatqualität gegenüber dem Jahr 2010 deutlich verschlechtert, der Große Wiesenknopf ist dort in geeigneter Ausprägung teilweise nur noch in sehr geringer Anzahl vorzufinden. In dem Teilbereich, in dem vor einiger Zeit Erdarbeiten durchgeführt wurden, wodurch es dort zum Teil offene Bodenflächen gibt, auf denen der Große Wiesenknopf bessere Bedingungen als 2010 vorfindet, wird die Eignung für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling dadurch beeinträchtigt, dass der betreffende Bereich vergleichsweise stark beschattet ist. Die Abnahme der Habitateignung schlägt sich auch darin nieder, dass die 2016 angetroffene Individuenzahl deutlich geringer als noch im Jahr 2010 war. Südlich des Richtung Wassertrüdingen verlaufenden Astes der St 2218 wurde die Art 2016 gar nicht mehr nachgewiesen. Demgegenüber konnte die Art im Bereich einer Brachfläche an der Tennishalle am südöstlichen Stadtrand von Dinkelsbühl 2016 (erstmalig) festgestellt werden (siehe dazu Abbildung 29 der Unterlage 12.4T).

Die Ortsumgehungstrasse verläuft damit unmittelbar durch den in den beiden Erhebungsjahren individuenreichsten Bereich der Art im Untersuchungsgebiet. Infolge des vorgesehenen Anschlusses der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen an die Ortsumgehung sowie des hier geplanten Radwegeabschnitts werden die in diesem Bereich vorhandenen Lebensstätten bau- bzw. anlagebedingt zum großen Teil in Anspruch genommen und gehen dauerhaft verloren. Die übrigen im Rahmen der projektbezogenen Erhebungen festgestellten Habitatbereiche der Art liegen in aus-

reichender Entfernung zur Ortsumgehungsstrasse; insoweit sind nachteilige Auswirkungen auf die Funktionsfähigkeit dieser Lebensstätten nicht zu gewärtigen. Um den vorhabensbedingten Eingriff in Habitatbereiche der Art zu minimieren, sieht die Schutzmaßnahme S2 vor, unmittelbar an das Baufeld angrenzende Habitatbereiche vor baubedingten Beeinträchtigungen und Beschädigungen durch eine Einzäunung während der Bauzeit zu sichern, und dies durch eine Umweltbaubegleitung überwachen zu lassen. Zusätzlich beinhaltet die Planung eine frühzeitige Bereitstellung und dauerhafte Unterhaltung von wechselfeuchten Wiesenflächen im Umfang von etwa 0,2 ha in der Wörnitzau nahe der Froschmühle, auf denen der Große Wiesenknopf vorkommt, um neue Habitatflächen für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling zu etablieren (Maßnahme vA2). Dabei wird die Nutzung der Fläche in eine extensive Grünlandnutzung überführt, zusätzlich wird bereichsweise der Große Wiesenknopf gezielt angesät, außerdem kommt ein auf die Artansprüche abgestimmtes spezielles Mahdregime zum Tragen.

Es besteht nach aktuellem wissenschaftlichen Kenntnisstand eine hohe Wahrscheinlichkeit dafür, dass eine derartige Maßnahme in der Lage ist, einen neuen, den Artansprüchen genügenden Lebensraum für die Art zu schaffen (siehe u. a. den Endbericht „Rahmenbedingungen für die Wirksamkeit von Maßnahmen des Artenschutzes bei Infrastrukturvorhaben“, Anhang, S. A 215 ff; dort wird für eine Maßnahme wie hier explizit eine hohe Erfolgswahrscheinlichkeit attestiert). Die hierfür notwendigen standörtlichen Voraussetzungen sind gegeben. Der Große Wiesenknopf ist auf der Fläche bereits jetzt vorzufinden, die Rote Knotenameise ebenso mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit. Letzteres ergibt sich insbesondere daraus, dass sich im betreffenden Raum entlang der Wörnitz in vergleichsweise hoher Dichte Vorkommen der Art finden und entsprechende Artvorkommen auch im nahen räumlichen Zusammenhang mit der Maßnahmenfläche bekannt sind, sowohl flussauf- als auch flussabwärts. Auf diesen Flächen muss zwangsläufig auch ein Vorkommen der Ameisenart gegeben sein, da ansonsten die spezifischen Lebensbedingungen für ein Existieren des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling nicht gegeben wären. Auf Grund des räumlichen Zusammenhangs darf hinreichend sicher von einem Vorkommen der Roten Knotenameise auch auf der Maßnahmenfläche ausgegangen werden. Ein weiteres Indiz für die Eignung der vorgesehenen Maßnahmen ist daneben, dass im Rahmen von landschaftspflegerischen Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Bau der Ortsumgehung Greiselbach im Zuge der B 25, die sich im gleichen Naturraum wie das gegenständliche Vorhaben befindet und auch dieselbe Metapopulation der Art betrifft, bereits erfolgreich in ähnlicher Weise neue Habitate für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling etabliert werden konnten.

Durch die Maßnahme wird darüber hinaus auch eine Fläche dahingehend umgestaltet, dass sie erstmals für eine Ansiedlung des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings geeignet ist. Denn das betreffende Grundstück wurde bis 2017, als die Maßnahmenfläche im Vorgriff entsprechend den Maßgaben im Maßnahmenblatt vA2 hergerichtet wurde, regelmäßig beweidet, was einer Nutzung der Fläche durch den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling entgegenstand. Eine häufige „Bemähung“ der Fläche, wie sie im Erörterungstermin bestritten wurde, ist hierfür nicht notwendig. Auch eine regelmäßige Beweidung lässt – ebenso wie eine häufige Mahd – ein für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling notwendiges Aufblühen des Großen Wiesenknopfs nicht zu; ohne ein Blühen der Wirtspflanze ist aber eine Besiedlung durch den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling nicht möglich. Dass eine entsprechende Beweidung bis Jahr 2017 stattfand, hat der damalige Bewirtschafter der Fläche im Erörterungstermin ausdrücklich erklärt.

Die Fläche, die im Rahmen der Maßnahme vA2 für Habitatstrukturen für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling vorgesehen ist, ist mit etwa 0,2 ha ausrei-

chend; sie entspricht von ihrem Umfang her der Fläche des verloren gehenden Lebensraums (siehe Kapitel 6.2.2 der Unterlage 12.4T). Durch sie soll auch keine eigenständig überlebensfähige Metapopulation etabliert werden. Dies ist nicht notwendig, da die Maßnahmefläche in räumlichem Bezug zu anderen Vorkommen der Art steht, wie weiter unten noch erläutert wird. Auf Grund dessen sind die im Anhörungsverfahren insoweit genannten Flächengrößen, die in der Fachliteratur für eine Überlebensfähigkeit einer eigenständigen Population genannt werden, hier nicht von Bedeutung und brauchten der Maßnahmenplanung nicht zugrunde gelegt werden.

Die Maßnahmefläche ist auch nicht deshalb als ungeeignet anzusehen, weil sie im amtlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Wörnitz liegt. Nach dem vorliegenden Kenntnisstand liegen zahlreiche Strukturen, an denen der Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling im Rahmen der Untersuchungen bzgl. des Managementplanes für das FFH-Gebiet „Wörnitztal“ nachgewiesen werden konnte, deutlich innerhalb dieses Überschwemmungsgebietes. Dies ist auch ohne weiteres plausibel; nach der allgemeinen Erkenntnislage meidet die Art nur in kurzen Abständen regelmäßig überflutete Bereiche. Hierzu gehören der für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling vorgesehene Flächenteile der Maßnahme vA2 nach den gemachten Beobachtungen nicht; sie liegen an dem der Wörnitz abgewandten Rand der Maßnahmenfläche, und damit in nicht unerheblicher Entfernung vom Gewässerrand. In diesem Zusammenhang ist außerdem darauf hinzuweisen, dass festgesetzte Überschwemmungsgebiete nach der Rechtslage auf ein – vergleichsweise seltenes – Hochwasserereignis bezogen sind, das statistisch einmal in 100 Jahren zu erwarten ist (vgl. § 76 Abs. 2 Nr. 1 WHG); die Umgrenzung eines festgesetzten Überschwemmungsgebietes hat deshalb im vorliegenden Zusammenhang alleine keinen hinreichenden Aussagewert.

Durch das in diesem Beschluss auch bzgl. des den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling betreffenden Teils der Maßnahme vA2 beinhaltete Risikomanagement (siehe dazu die Nebenbestimmungen unter A. 3.2 i. V. m. den Maßnahmenblättern in Unterlage 12.1T sowie dem in Unterlage 12.4T enthaltenen Monitoringprogramm), das u. a. Umsetzungskontrollen im Frühjahr/Sommer über mehrere Jahre beinhaltet, kann zum einen die Funktionsfähigkeit der für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling hergerichteten Fläche überprüft werden. Bevor die Funktionsfähigkeit nicht gegeben ist, darf – wie es ausdrücklich in der genannten Nebenbestimmung festgelegt ist – mit der baulichen Umsetzung der festgestellten Planung nicht begonnen werden. Daneben sind eine Kontrolle der Maßnahmefläche auf Besiedlung vor und nach der Flächengestaltung sowie jährlich drei Kontrollen im Juli/August bis zu einem Reproduktionsnachweis in drei Jahren innerhalb eines Fünfjahreszeitraums vorgesehen, um die Wirksamkeit der Maßnahme für die Art zu überprüfen und ggf. durch weitere Verbesserungsmaßnahmen /ein geändertes Maßnahmenkonzept die Maßnahmenwirksamkeit zu gewährleisten. In Anbetracht dessen, dass die festgestellte Planung nicht umgesetzt werden darf, bis nicht die Funktionsfähigkeit der Maßnahmefläche festgestellt wurde, bedarf es auch keiner weiteren Festlegung bzgl. des zeitlichen Vorlaufs der Maßnahme vor dem (eigentlichen) Baubeginn. Dieser hängt durch die gewählte Ausgestaltung des Risikomanagements vielmehr maßgeblich davon ab, wie schnell die – ja bereits ins Werk gesetzte – Herstellung der Maßnahmefläche entsprechend den Maßgaben im zugehörigen Maßnahmenblatt zu einer Funktionsfähigkeit des betreffenden Teils der Maßnahme vA2 führt.

In der Gesamtschau der einschlägigen, zur Verfügung stehenden fachwissenschaftlichen Erkenntnisse erscheint es der Planfeststellungsbehörde auch wahrscheinlich, dass durch die Maßnahme vA2 die ökologische Funktion der eingriffsbetroffenen Lebensstätten des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling i. S. v. § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG im räumlichen Zusammenhang weiterhin er-

füllt wird. Insbesondere hält die Planfeststellungsbehörde trotz der Entfernung der Maßnahmefläche vom Standort der eingriffsbetroffenen Lebensstätten von etwa 1,9 km noch einen ausreichenden räumlichen Zusammenhang zwischen den beiden Flächen für wahrscheinlich. Es ist bekannt, dass Vorkommen des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings mit benachbarten, einige 100 m bis zum Teil über mehrere Kilometer entfernten Vorkommen in Verbindung stehen (siehe z. B. [https://www.lfu.bayern.de/natur/natura\\_2000/ffh/tier\\_pflanzenarten/doc/schmetterlinge.pdf](https://www.lfu.bayern.de/natur/natura_2000/ffh/tier_pflanzenarten/doc/schmetterlinge.pdf)). Dass die Art Ausbreitungsflüge teilweise über mehrere Kilometer hinweg unternimmt, ist ebenso in Fachkreisen allgemein bekannt (BayVGH, Urteil vom 24.11.2010 – 8 A 10.40007 – juris Rn. 142). Voraussetzung hierfür ist, dass es als Flugkorridore geeignete Verbindungsstrukturen gibt; nach der bestehenden Erkenntnislage ist dies im Umfeld der betroffenen Lebensstätten noch in ausreichendem Umfang der Fall. Andererseits gehen Stimmen in der Fachwissenschaft davon aus, dass es für eine sichere Besiedlung von neu geschaffenen Habitats der Art notwendig ist, dass die neuen Habitatflächen nicht deutlich weiter als 200 m vom betroffenen Standort entfernt liegen (siehe etwa Endbericht „Rahmenbedingungen für die Wirksamkeit von Maßnahmen des Artenschutzes bei Infrastrukturvorhaben“, Anhang, S. A 215 ff.). Die Planfeststellungsbehörde vermag sich auf Grund dessen nicht vollkommen davon überzeugen, dass die mit der Maßnahme neu etablierten Habitatbereiche auch für die vom Vorhaben betroffenen Individuen erreichbar sind (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, BVerwGE 133, 239 Rn. 67). Auf Grund dessen wird vorsorglich davon ausgegangen, dass das Vorhaben in Bezug auf den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling insoweit den Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG erfüllt.

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird hingegen nicht erfüllt. Im Rahmen des Vorhabens wird – wie dargelegt – der Bereich mit dem individuenstärksten Vorkommen der Art zum großen Teil beansprucht und geht dauerhaft verloren. Über diesen unmittelbaren Eingriff hinaus entstehen aber keine merklichen Störungen für die Art, die Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population der Art haben könnten. Dieser Befund ist insbesondere vor dem Hintergrund, dass es sich bei dem vom Eingriff betroffenen Bestand des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings um eine Teilpopulationen der entlang der Wörnitz vorzufindenden Metapopulation handelt, nicht zweifelhaft. Es handelt sich nicht, wie im Anhörungsverfahren vorgebracht wurde, um eine eigenständige Teilpopulation.

Es ist allgemeiner Stand der wissenschaftlichen Erkenntnis, dass es sich bei dem Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling um eine Art handelt, die Metapopulation bildet, d. h. die Population besteht aus einer Gruppe von Teilpopulationen, die untereinander in Austausch stehen, der auch einen genetischen Austausch beinhaltet. Auf Grund der fachlich abgesicherten Erkenntnislage ist davon auszugehen, dass es um Dinkelsbühl herum im Umfeld der Wörnitz eine entsprechende Metapopulation der Art gibt, deren Areal sich über die Wörnitztaue mit Seitentälern und angrenzende punktuelle, offensichtlich funktionell miteinander verbundene Habitate erstreckt. Um derart verbundene Habitatflächen handelt es sich bei den im Untersuchungsgebiet vorgefundenen „Patches“ der Art (siehe S. 59 sowie die dortige Abbildung 30 der Unterlage 12.4T). Zudem spricht auch die geringe, im unmittelbaren Eingriffsbereich festgestellte Individuendichte nicht unerheblich gegen eine isolierte Artpopulation. Im Hinblick auf die unter C. 3.3.6.2.2.1 zur Abgrenzung von lokalen Populationen genannten Maßstäben sowie unter Berücksichtigung des Umstandes, dass Tagfalterbestände starken jährlichen Schwankungen und evtl. räumlichen Verlagerungs- und Besiedlungsprozessen unterworfen sind, und daher einer exakten räumliche Abgrenzung sowie Bestimmung der Populationsstärke schon aus der Natur der Sache her verschiedentlich Grenzen gesetzt sind, ist es daher sachgerecht und unterliegt keiner Beanstandung, dass der Ersteller der Unterlage 12.4T die betreffende lokale Population des Dunklen Wiesenknopf-

Ameisenbläuling für die artenschutzrechtliche Betrachtung anhand der Ausdehnung des Gebiet der Stadt Dinkelsbühl abgegrenzt hat. Unter Berücksichtigung der zuvor dargestellten Ausdehnung der bekannten Metapopulation der Art im Umfeld der Wörnitz über mehrere Landschaftsräume hinweg ist jedenfalls nicht zu besorgen, dass durch die gewählte Abgrenzung eine Unterschätzung der möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf die lokale Artpopulation eintritt.

Legt man das Vorstehende zu Grunde, so ist festzustellen, dass lediglich die unmittelbar von der Ortsumgebung betroffene Teilpopulation des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling durch die Zerstörung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Eingriffsbereich größtenteils verloren geht. Weitergehende Auswirkungen auf die Artpopulation, insbesondere in Form von Störwirkungen, sind dagegen nicht zu erkennen. Auf die Vorkommen der Art im unmittelbaren Nahbereich der Wörnitz, die teilweise deutlich größer sind als das hier betroffene Artvorkommen, hat das Vorhaben keinerlei Einfluss. Im Übrigen entfaltet das Vorhaben auch keine erkennbaren nachteiligen Auswirkungen auf die übrigen Vorkommen des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling des im Untersuchungsgebiet, die sich in nicht unerheblicher Entfernung zur Ortsumgehungsstrasse befinden. In Anbetracht dessen können insoweit nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf den Erhaltungszustand der lokalen Population der Art insgesamt hinreichend sicher ausgeschlossen werden.

Da die Ortsumgehungsstrasse unmittelbar durch von der Art besiedelte Flächen verläuft, werden die dort vorhandenen Wohn- und Zufluchtsstätten im Rahmen des Baubetriebs sowie durch den Straßenkörper der Ortsumgebung bzw. der sonstigen plangegenständlichen Straßen- bzw. Wegeabschnitte nahezu vollständig in Anspruch genommen. Auf Grund dessen sind durch den Bau der Ortsumgebung Verluste von Individuen bzw. Entwicklungsstadien des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings unumgänglich; geeignete Vorkehrungen, dies mit verhältnismäßigem Aufwand zu verhindern, sind nicht ersichtlich. Dass sich das mit der Ortsumgebung insoweit verbundene Gefährdungsrisiko noch im Bereich des allgemeinen Lebensrisikos der Art bewegt, vermag die Planfeststellungsbehörde angesichts der konkreten Betroffenheit, die das Vorhaben auslöst, nicht festzustellen. In dieser Hinsicht wird daher der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erfüllt. Evtl. die Bauarbeiten unbeschadet überstehende Teile der betroffenen Teilpopulation sind wegen der unmittelbaren Nähe u. U. noch verbleibender Lebensstätten zur Ortsumgebung und anderen Straßen bzw. Wegen einem gesteigerten Risiko, mit Fahrzeugen zu kollidieren und dabei zu Schaden zu kommen, ausgesetzt; dieses liegt ebenso jenseits des allgemeinen Lebensrisikos der Art. Damit wird auch unter diesem Blickwinkel der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG infolge des Vorhabens erfüllt.

Die Vornahme von Vergrämungsmaßnahmen, etwa eine mehrfache Mahd der betroffenen Flächen, um ein Blühen des Großen Wiesenknopfs zu verhindern und schlüpfende Falter dadurch zu einem Abwandern zu veranlassen, würde am Eintreten des Tötungs-/Verletzungsverbots nicht ändern. Die geschlüpften Falter wären dennoch der beschriebenen erhöhten Gefährdung von Zusammenstößen mit Kraftfahrzeugen ausgesetzt, zumal die im Rahmen der festgestellten Planung für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling neu vorgesehenen Habitatflächen in nicht unerheblicher Entfernung zum Eingriffsort liegen und eine Erreichbarkeit der Flächen – wie dargelegt – nicht als vollkommen gesichert angesehen werden kann. Durch eine solche Vergrämung wäre damit für die Art letztendlich nichts gewonnen. Eine Umsiedlung der hier betroffenen kleinen Teilpopulation, um baubedingten Verlusten zu entgehen, ist wegen der spezifischen Artbiologie, insbesondere wegen des Aufenthaltes der Larven größtenteils im Boden, ebenso nicht erfolgversprechend. Das Risiko, beim Versuch, Larven aus der Natur zu entnehmen, diese zu töten oder schwer zu verletzen, ist hoch. Der Aufwand, um evtl.

vorhandene Larven zu fangen, wäre ebenso sehr hoch. Dass dabei annähernd alle Larven gerettet werden könnten, kann nicht angenommen werden. Gleiches gilt für die Imagines der Art; auch hier wäre ein erheblicher Aufwand zu betreiben, wobei auch insoweit nicht sichergestellt werden könnte, dass nahezu alle Falter gefangen werden könnten. Auf Grund dessen ist auch eine Umsiedlung oder dgl. hier nicht in Betracht zu ziehen.

Da ein Umsiedeln des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings im Bereich der vorhabensbetreffenen Lebensstätten der Art deshalb nicht vorgesehen ist, wird der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG in seiner Ausprägung als Fangverbot nicht erfüllt.

b) Ein aktuelles Vorkommen des Nachtkerzenschwärmers in Westmittelfranken ist nicht bekannt; das nächste bekannte Vorkommen der Art in Mittelfranken liegt im Großraum Nürnberg. Im Untersuchungsgebiet gibt es allerdings grundsätzlich geeignete Habitatflächen, in denen die von der Art genutzten Raupenfutterpflanzen vorkommen, so dass ein Vorkommen der Art zumindest dem Grunde nach möglich ist. Diese Flächen liegen im Bereich von Straßenböschungen und -begleitflächen, welche sich aber allesamt außerhalb des Eingriffsbereichs der Ortsumgebung befinden.

Auf Grund dessen kann ohne noch tiefer gehende Untersuchung festgestellt werden, dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht erfüllt wird; für die Art geeignete Habitatflächen werden durch das Vorhaben nicht in Anspruch genommen oder sonst merklich beeinträchtigt. Ein Erfüllen des Verbotstatbestands des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG kann infolge dessen ebenso ausgeschlossen werden. Wegen der Lage der möglichen Habitatflächen außerhalb des Eingriffsbereichs der Ortsumgebung ist außerdem auch eine Verwirklichung des Tatbestands des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, und zwar sowohl in der Bau- also in der Betriebsphase der Ortsumgebung, nicht zu gewärtigen.

### 3.3.6.2.2.3 Europäische Vogelarten nach Art. 1 der V-RL

Vorab ist klarzustellen, dass auch bzgl. der vom Vorhaben betroffenen Vogelarten nicht vorgesehen ist, Exemplare der Arten einzufangen und umzusiedeln, so dass das in § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG enthaltene Fangverbot hinsichtlich keiner der relevanten Vogelarten erfüllt wird.

#### 3.3.6.2.2.3.1 Gebäudebrüter

Von den Vogelarten, die in Mitteleuropa praktisch ausschließlich an bzw. in Gebäuden brüten, sind vorliegend der Haussperling, die Mehlschwalbe, die Rauchschnalbe und der Star von Relevanz. Die Ortsumgebungstrasse berührt einen nachgewiesenen Brutplatz der Rauchschnalbe sowie mögliche Brutplätze für andere Gebäudebrüter in einem Pferdestall an der Heiningen Straße; der Eingriffsbereich des Vorhabens wird von diesen Gebäudebrütern auch zum Brutplatznahen Nahrungserwerb genutzt. Der Pferdestall liegt allerdings außerhalb des Baufeldbereichs, die (möglichen) Brutplätze werden auch sonst durch das Vorhaben nicht nennenswert in ihrer Funktion beeinträchtigt. Bei den hier behandelten Arten handelt es sich um starke Kulturfolger, die eine hohe Toleranz gegenüber Lärm im Allgemeinen aufweisen und für die die Lärmbelastung auch im Bereich des Brutplatzes keine maßgebliche Bedeutung hat. Daneben sieht die festgestellte Planung den Abbruch einer Feldscheune zwischen der Heiningen Straße und der Wassertrüdingen Straße vor; hierdurch gehen mögliche Brutplätze des Stars und des Haussperlings verloren. Im Hinblick auf den Umfang der damit konkret verloren gehende Nistmöglichkeiten sowie die in der Umgebung vorhandene, weiterhin

zur Brut geeignete Gebäudesubstanz ist jedoch festzustellen, dass jedenfalls die ökologische Funktion der betroffenen (möglichen) Fortpflanzungs- bzw. Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG). Vorsorglich ist zudem im Rahmen der Maßnahme V2 vorgesehen, die angesprochene Feldscheune außerhalb der Brutzeit von Gebäudebrütern (also nur im Zeitraum von Oktober bis Februar) abzubrechen, um zu verhindern, dass die Bauarbeiten dort auf aktuell genutzte Nester der Arten treffen. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist sonach für die genannten Arten allesamt nicht gegeben.

Der Bereich des Baufeldes der Ortsumgebung unterliegt bereits derzeit Störungen, die aus dem Straßenverkehr resultieren. Dennoch führt das Vorhaben zu zusätzlichen bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen, etwa durch Lärm. Da die hier behandelten Arten – wie bereits dargelegt – insoweit eine hohe Toleranz aufweisen und zudem für die Nahrungssuche der Arten in geringer Entfernung zur Ortsumgebung ausreichend große und adäquate Ausweichmöglichkeiten bestehen, ist nicht zu erkennen, dass mögliche zusätzliche Störungen durch die Ortsumgebung Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Artpopulationen haben könnten. Spezifisch auf Bauarbeiten zurückzuführende Aufgaben von Bruten sind ebenso nicht in Rechnung zu stellen. Durch die Maßnahme V2 wird sichergestellt, dass die schon genannte Feldscheune außerhalb der Brutzeit der Arten abgebrochen wird, so dass die Bauarbeiten hier auf keine bereits angelegten und besetzten Nester betreffen können. Somit ist auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nicht gegeben.

Die Maßnahme V2 verhindert durch die Begrenzung des Zeitraums, in dem die Scheune abgebrochen werden darf, gleichzeitig auch zuverlässig Verletzungen oder Tötungen von Artexemplaren im Rahmen des Baubetriebs. Das Risiko, dass Individuen der Arten mit Fahrzeugen kollidieren, erhöht sich durch das Vorhaben nicht merklich. Es ist nicht erkennbar, dass die hier behandelten Vogelarten die Ortsumgebung häufig bzw. zielgerichtet überqueren werden bzw. müssen. Das insoweit bestehende Gefährdungsrisiko verbleibt damit jeweils innerhalb des Lebensrisikos, dem die Arten allesamt unterliegen (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG). Damit ist auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG für die hier behandelten Gebäudebrüter nicht erfüllt.

#### 3.3.6.2.2.3.2 Brutvögel halboffener Lebensräume

Zu dieser Gruppe werden vorliegend der Baumpieper, der Bluthänfling, der Feldsperling, der Gartenrotschwanz, die Goldammer, die Klappergrasmücke, der Neuntöter, der Stieglitz und der Wendehals zusammengefasst.

Vom Bluthänfling, Feldsperling, der Goldammer, Klappergrasmücke, dem Stieglitz sowie dem Neuntöter gibt es teilweise Reviernachweise aus dem Trassenbereich der Ortsumgebung, vom Baumpieper, Gartenrotschwanz und Wendehals aus der Umgebung der Ortsumgehungsstrasse.

Die Ortsumgehungsstrasse durchquert Gehölze mit festgestellten bzw. möglichen Brutplätzen der genannten Arten. Bau- und anlagebedingt kommt es deshalb zum teilweisen Verlust der Brutplätze bzw. möglicher Brutgelegenheiten sowie angrenzender Nahrungshabitate. Von der Ortsumgebung ist jedoch insgesamt nur ein kleiner Teil der für die Arten geeigneten Strukturen innerhalb des Stadtgebiets von Dinkelsbühl betroffen. Auf Grund dessen ist auch bei Verwirklichung der Ortsumgebung sichergestellt, dass die ökologische Funktion der betroffenen (möglichen) Fortpflanzungs- und Ruhestätten jedenfalls im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 2 BNatSchG). Durch die im Rahmen der

Maßnahme V2 vorgesehene Entfernung von im Eingriffsbereich des Vorhabens vorhandenen Gehölzen, die den Arten als Brutstätten dienen können, außerhalb der Vogelbrutzeit vor Baubeginn ist außerdem sichergestellt, dass die Bauarbeiten keine besetzten Nester zerstören können. Die Maßnahme verhindert zuverlässig, dass innerhalb des Baufeldes im Vorfeld des Baubeginns Nester etabliert werden können. Auf Grund dessen ist der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG in Bezug auf die vorgenannten Arten insgesamt nicht gegeben.

Der Baufeldbereich der Ortsumgehung ist bereits jetzt Störwirkungen aus dem im Untersuchungsgebiet stattfindenden Straßenverkehr ausgesetzt. Dennoch muss von einer bau- und betriebsbedingten ökologischen Wertminderung von Arealen durch Lärmimmissionen ausgegangen werden. Für die hier behandelten Arten gibt es jedoch im Stadtgebiet von Dinkelsbühl ausreichend große und qualitativ ähnliche Flächen in räumlicher Nähe, auf die sie ausweichen können, etwa zur Nahrungssuche. Mögliche zusätzliche Störungen infolge der Ortsumgehung entfalten daher in keinem Fall nachteilige Auswirkungen auf die Erhaltungszustände der lokalen Populationen der Arten. Auf Bauarbeiten zurückzuführende Aufgaben von Bruten der Arten außerhalb des Baufeldes stehen ebenso nicht zu erwarten, da diese Arten nur schwach gegenüber Lärm empfindlich sind und die Reichweite der negativen Auswirkungen von Straßen bei diesen Arten allesamt moderat sind (vgl. Tabellen 13 und 16 der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr), so dass auch merkliche negative Einflüsse der Bauarbeiten auf den Bruterfolg der Arten nicht in Rechnung zu stellen sind. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist damit auch nicht erfüllt.

Weil das Vorhaben für die Arten geeignete Lebensräume berührt, kann es grundsätzlich baubedingt zu Verletzungen oder Tötungen von Art Exemplaren kommen. Um dies zu verhindern, sieht die Maßnahme V2 die Rodung von Gehölzen innerhalb des Eingriffsbereichs des Vorhabens außerhalb der Vogelbrutzeit vor. Hierdurch wird zuverlässig verhindert, dass die Bauarbeiten auf besetzte Nester oder dgl. treffen. Dadurch werden hier Individuenverluste sowie Verluste von Entwicklungsformen der Arten sicher unterbunden. Das Risiko, dass Exemplare der Arten mit Fahrzeugen kollidieren, steigert sich durch die Ortsumgehung nicht spürbar. Für keine der Arten ergibt sich durch die Ortsumgehung die Notwendigkeit, den Straßenkörper häufig bzw. zielgerichtet zu überqueren. Das in dieser Hinsicht bestehende Gefährdungsrisiko erhöht sich damit nicht über das allgemeine Lebensrisiko hinaus, dem die Arten auch jetzt schon unterliegen (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG). Damit ist auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht gegeben.

### 3.3.6.2.2.3.3 Vogelarten mit großem Raumbedarf

In dieser Gruppe werden der Baumfalke, die Dohle, der Grauspecht, Grünspecht, Habicht, die Hohltaube, der Mäusebussard, Rotmilan, die Schleiereule, der Sperber, Schwarzmilan, Schwarzspecht, Seeadler, Turmfalke, die Turteltaube, der Uhu, Waldkauz, die Waldohreule, der Wanderfalke und der Wespenbussard zusammengefasst, da diese vorliegend gleichartig vom Vorhaben betroffen sind.

Von den zuvor genannten Arten, die allesamt einen großen Raumbedarf aufweisen, gibt es Reviernachweise aus dem näheren oder weiteren Umfeld der Ortsumgehungstrasse. Die als Brutplätze für die Arten geeigneten Strukturen liegen durchgängig außerhalb des Baufeldbereichs und werden daher im Rahmen des Vorhabens nicht bzw. nicht spürbar in ihrer Funktion beeinträchtigt. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist damit für keine der Arten gegeben.

Der Baufeldbereich des Vorhabens ist bereits derzeit Störeffekten aus dem Straßenverkehr ausgesetzt, der im Untersuchungsgebiet stattfindet. Trotzdem kommt es im Umfeld des Baufeldes durch die Bauarbeiten und den Betrieb der Ortsumgehung zu einer auf Lärmimmissionen zurückzuführenden ökologischen Wertminderung. Für die genannten Arten gibt es jedoch bereits in geringer Entfernung zur Nahrungssuche ausreichend große geeignete Flächen, auf die sie ausweichen können. Die potentiellen Brutplätze der Arten liegen alle weit genug von der Ortsumgehungstrasse entfernt, um auf Bauarbeiten zurückzuführende Aufgaben von Bruten ausschließen zu können. Mögliche zusätzliche Störeffekte durch die Ortsumgehung entfalten daher kein populationsrelevantes Ausmaß. Somit ist auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nicht erfüllt.

Für die Brut der Arten geeignete Habitate werden im Rahmen des Vorhabens nicht unmittelbar berührt, so dass baubedingte Tötungen oder Verletzungen von Exemplaren der Arten ausgeschlossen werden können. Das Gefährdungsrisiko für Tötungen oder Verletzungen von Artindividuen erhöht sich durch die Ortsumgehung nicht merklich, insbesondere da nicht erkennbar ist, dass die Arten den Straßenkörper häufig bzw. zielgerichtet überqueren müssen (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG). Auf Grund dessen ist auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht gegeben.

#### 3.3.6.2.2.3.4 Gewässer und Röhricht bewohnende Vogelarten

Die Betroffenheit des Blaukehlchens, Eisvogels, Flussregenpfeifers, Kuckuck, der Rohrweihe, Schnatterente, des Teichhuhns, der Wasserralle und des Zwergtauchers werden hier zusammen abgehandelt.

Von den genannten Arten liegen bekannte bzw. mögliche Brutplätze innerhalb des Untersuchungsgebietes bzw. in der Nähe der Ortsumgehungstrasse. Sie liegen jedoch außerhalb des Baufeldbereichs, ihre ökologische Funktion wird auch nicht spürbar infolge der Ortsumgehung beeinträchtigt. Somit wird der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht erfüllt.

Der Bereich des Baufeldes der Ortsumgehung unterliegt bereits jetzt Störungen, die aus dem im Untersuchungsgebiet stattfindenden Straßenverkehr resultieren. Die Ortsumgehung führt dennoch zu weiteren bau- und betriebsbedingten ökologischen Wertminderungen durch Lärmimmissionen. Die zuvor genannten Arten brüten jedoch nach dem gegebenen Kenntnisstand allesamt u. U. auch in Straßennähe, entweder weil für die Arten Verkehrslärm keine Bedeutung hat bzw. sie nur schwach gegenüber Lärmemissionen einer Straße empfindlich sind oder, sofern einzelne Arten eine etwas höhere Lärmempfindlichkeit aufweisen, in Anbetracht der prognostizierten Verkehrsmengen dennoch außerhalb des unmittelbaren Nahbereichs der Ortsumgehungstrasse nicht mit einer besonders gewichtigen Abnahme der Habitateignung gerechnet werden muss (vgl. insoweit Tabellen 7 und 8 der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr). Die möglichen Brutplätze für die Arten liegen jedenfalls weit genug von der Trasse entfernt, um auf die Bauarbeiten oder den Betrieb der Ortsumgehung zurückzuführende Aufgaben von Bruten ausschließen zu können. Im Hinblick darauf sowie die auch nach dem Bau der Ortsumgehung in deren Umgebung zur Verfügung stehenden Strukturen haben etwaige zusätzliche Störwirkungen, die von der Ortsumgehung oder den zu ihrer Umsetzung notwendigen Bauarbeiten ausgehen, jedenfalls für keine der Arten ein populationsrelevantes Ausmaß. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist damit auch nicht gegeben.

Nachdem geeignete Bruthabitate für die Arten nicht direkt vom Vorhaben betroffen sind, sind auf Bauarbeiten zurückzuführende Verletzungen oder gar Tötungen von

Exemplaren der genannten Arten nicht in Rechnung zu stellen. Die Gefahr, dass Individuen der Arten durch Kollisionen im Straßenverkehr zu Schaden kommen, erhöht sich durch das Vorhaben auch nicht merklich. Für keine der Arten ergibt sich durch die Ortsumgehung ein besonderer Anlass dafür, die Trasse häufig bzw. zielgerichtet im Flug zu überqueren. Auf Grund dessen verbleibt das insoweit grundsätzlich gegebene Gefährdungsrisiko noch innerhalb des Bereichs, der dem allgemeinen Lebensrisiko der zuvor genannten Arten jeweils zuzurechnen ist (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG). Damit auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht erfüllt.

#### 3.3.6.2.2.3.5 Brutvögel der Wälder und waldartigen Biotope

An dieser Stelle wird die Betroffenheit des Grauschnäppers, Kleinspechts, Mittelspechts, Pirol, Star, der Turteltaube, des Trauerschnäppers und des Waldlaubsängers zusammengefasst abgehandelt.

Reviernachweise der genannten Arten liegen aus dem die Ortsumgehung umgebenden Raum vor. Teilweise liegen Reviere bzw. potentiell dafür geeignete Strukturen in der Nähe der Ortsumgehungstrasse, etwa im Bereich des „Mutschachwegs“ oder des „Mutschachwaldes“. Die Reviere bzw. hierfür an sich in Frage kommende Strukturen befinden sich jedoch durchgängig außerhalb des Baufeldbereichs. Sie gehen deshalb weder unmittelbar durch das Vorhaben verloren noch werden sie nennenswert in ihrer ökologischen Funktion mittelbar beeinträchtigt; im Übrigen ist jedenfalls auch die weitere Erfüllung der ökologischen Funktion der im Umfeld der Ortsumgehung liegenden (potentiellen) Lebensstätten angesichts der Strukturausstattung der weiteren Umgebung nicht zweifelhaft (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG). Auf Grund dessen ist der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht gegeben.

Trotz dessen, dass der Bereich des Baufeldes der Ortsumgehung bereits jetzt Störeffekten aus dem Straßenverkehr, der sich im Untersuchungsgebiet abspielt, unterliegt, führt das Vorhaben bau- und betriebsbedingt auch für die zuvor genannten Vogelarten zu einer ökologischen Wertminderung infolge von zusätzlichen Lärmimmissionen. Da die potentiellen Brutplätze jedoch in nicht unerheblicher Entfernung zur Ortsumgehungstrasse liegen, sind auf Bauarbeiten oder den Betrieb der Ortsumgehung zurückzuführende Brutaufgaben nicht in Rechnung zu stellen. Insgesamt ist deshalb unter Berücksichtigung der auch nach dem Bau der Ortsumgehung im umgebenden Raum verfügbaren Strukturen nicht erkennbar, dass die der Ortsumgehung zuzurechnenden zusätzlichen Störeffekte Auswirkungen auf die Erhaltungszustände der lokalen Artpopulation haben könnten. Damit ist auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nicht erfüllt.

Für die Arten geeignete Bruthabitate werden vom Vorhaben nicht unmittelbar berührt; infolgedessen können baubedingte Tötungen oder Verletzungen von Individuen der Arten hinreichend sicher ausgeschlossen werden. Das Gefährdungsrisiko für Kollisionen mit dem Straßenverkehr erhöht sich für die zur vorgenannten Arten auch nicht nennenswert. Die Ortsumgehung zwingt sie nicht, den Straßenkörper häufig bzw. zielgerichtet im Flug zu überqueren. Das dennoch in dieser Hinsicht verbleibende Gefährdungsrisiko übersteigt nicht das allgemeine Lebensrisiko der Arten, dem sie heute schon unterliegen (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG). Damit ist auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht erfüllt.

### 3.3.6.2.2.3.6 Individuell zu betrachtende Vogelarten

a) 2010 wurden insgesamt 24 Reviere der Feldlerche im Untersuchungsgebiet registriert; insoweit war damit eine relativ dichte Besiedelung durch die Art gegeben. Im Rahmen der im Jahr 2016 erfolgten Erhebungen wurden 15 Reviere der Art innerhalb des Untersuchungsgebiets festgestellt. Neben dem zahlenmäßigen Rückgang der Reviere ist dabei vor allem auffällig, dass die Feldlerche den Raum nördlich der Heininger Straße mittlerweile fast vollständig geräumt hat; lediglich unweit nördlich der St 2220 sind noch zwei Reviere der Art vorzufinden. Südlich/südwestlich der Heininger Straße blieb die Siedlungsdichte dagegen annähernd konstant.

Die Ortsumgehungstrasse durchquert Felder und Wiesen, auf denen Brutplätze der Feldlerche festgestellt wurden. Bau- und anlagebedingt führt das Vorhaben teilweise zum Verlust von Brutplätzen und der direkt angrenzenden Nahrungshabitat. Davon sind – bei vorsorglicher Zugrundelegung der im Vergleich höheren Revierdichte, die im Jahr 2010 festgestellt wurde – fünf bis sechs Reviere betroffen. Fünf Reviere werden von der Ortsumgehungstrasse durchschnitten oder so stark beeinträchtigt, dass jeweils nur noch ein kleiner Teil des durchschnittenen Reviers erhalten bzw. ohne nennenswerte Störeinflüsse durch vertikale Kulissen oder dgl. verbleibt. Ein weiteres Revier wird ebenso von der Ortsumgehungstrasse tangiert, hier verbleibt allerdings auch in Zukunft noch ein ausreichend großer Teil der durchschnittenen Ackerfläche und lässt eine Erhaltung des Reviers durch eine geringe Verlagerung des Revierzentrums als möglich erscheinen (siehe Abbildung 3 sowie S. A 73 des Anhangs 4 zu Unterlage 12.4T). Das Ausmaß des Revierverlusts ergibt sich daraus, dass die betroffenen Lebensraumflächen mit der Trassenplanung und den von der Art grundsätzlich gemiedenen Flächen entlang von Straßen und Wegen sowie vertikalen Strukturen überlagert werden, wobei sich die von der Feldlerche zu solchen Störzonen gehaltenen Abstände je nach Art der störenden Einrichtung bzw. Struktur unterscheiden. Entlang von Wäldern und waldartig ausgeprägter Gehölzbestände wird regelmäßig ein Korridor von 100 m Breite von der Art gemieden. Von sonstigen Störungszonen und Strukturen wird vorliegend ein nicht von der Art genutzter Korridor von 30 m Tiefe angenommen. Bei Zugrundelegung eines noch tieferen Meidungskorridors lägen die im Jahr 2010 festgestellten Revierzentren teilweise außerhalb der für die Art ansonsten in Frage kommenden Habitatflächen. Bei Ansatz eines gemiedenen Korridors von 30 m Breite liegen die Revierzentren dagegen innerhalb oder jedenfalls noch im Randbereich der grundsätzlich für die Art geeigneten Flächen. Ein Korridor mit einer noch kleineren Tiefe als angenommen erscheint im Hinblick auf das bekannte Kulissenmeidungsverhalten der Art sowie ihre sonstige Störanfälligkeit als nicht sachgerecht. Bei Ansatz eines von der Art gemiedenen Korridors von 30 m Tiefe entlang von Störungszonen und vertikalen Strukturen (ausgenommen Waldrandbereiche und waldartige Struktur) ergibt sich sonach in der Gesamtbetrachtung ein schlüssiges und realistisches Bild der lokalen Habitatansprüche der Art (siehe dazu S. A 73 des Anhangs 4 zu Unterlage 12.4T).

Im Anhörungsverfahren wurde die soeben dargelegte Betroffenheit der Feldlerche durch das Vorhaben unter Hinweis auf die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung herausgegebene Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, Ausgabe 2010, in Zweifel gezogen. Insbesondere wurde dabei auf die in Tabelle 14 der Arbeitshilfe festgehaltenen Orientierungswerte zur Abhängigkeit der Habitateignung für Feldlerchen in Relation zur Verkehrsmenge und der Entfernung zum Straßenrand verwiesen. Da in einem Korridor von 100 m Tiefe um die Ortsumgehungstrasse sechs Reviere der Feldlerche und im 300 m-Korridor elf Reviere der Art nachgewiesen worden seien, entfielen zukünftig nicht nur die angenommenen sechs Reviere der Feldlerche, sondern es sei für mindestens sechs weitere Reviere von einer Abnahme der Habitateignung von 40 % auszugehen. Zusätzlich

reduziere sich in Bezug auf die restlichen elf Reviere der Art die Habitateignung um jeweils 10 %. Daher sei eher von einem kompletten Wegfall von sieben Revieren auszugehen, insgesamt seien also etwa zehn Reviere der Art auszugleichen. Dem vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu folgen.

Die angesprochene Arbeitshilfe legt selbst dar, dass die artspezifischen Orientierungswerte, die im Rahmen der sog. Standard-Prognose zum Einsatz kommen, landschaftsspezifische Besonderheiten nicht berücksichtigen, so dass nicht auszuschließen ist, dass der Störpotential eines konkreten Vorhabens dabei überschätzt wird (siehe S. 34 der Arbeitshilfe). Die Orientierungswerte und die Reichweite der Störungen sind laut den Ausführungen auf S. 35 der Arbeitshilfe vorsorglich so definiert worden, dass eine Unterschätzung des Störpotentials eines Straßenbauvorhabens durch die berücksichtigten Wirkfaktoren ausgeschlossen ist. Bei der Verwendung von Effektdistanzen gehen die Orientierungswerte beispielsweise von einem ebenen Gelände aus, Abschirmungen durch das Relief werden nicht berücksichtigt. Es ist daher möglich, dass die Auswirkungen in einer konkreten Situation überschätzt werden. Auf Grund dessen sieht die Arbeitshilfe vor, bei Notwendigkeit einen auf die Standard-Prognose aufbauenden zweiten Prüfschritt durchzuführen, die sog. vertiefte Raumanalyse. Durch diese wird insbesondere überprüft, ob das bei der Standard-Prognose vorsorglich bewertete Störpotential im konkreten Fall überschätzt wurde (siehe S. 36 der Arbeitshilfe). Eine derartige vertiefte Analyse hat der Ersteller der Unterlage 12.4T hier im Prinzip bzgl. der Feldlerche vorgenommen. Dabei sind vor allem auch die Ergebnisse aus den projektbezogenen Erhebungen und das sich daraus ergebende Verteilungsmuster von Feldlerchenrevieren im betroffenen Raum berücksichtigt worden. Diese zeigen hier ein deutlich schwächer ausgeprägtes Abstandsverhalten der Feldlerche zu Straßen auf, als es sich aus den Orientierungswerten der Arbeitshilfe ergibt, welche ihrerseits auf den Ergebnissen bundesweiter bzw. überregionaler Untersuchungen basieren und daher notwendigerweise lokale Besonderheiten nicht abbilden können. So wurden bei den im Jahr 2010 durchgeführten Erhebungen insgesamt neun Revierzentren der Art innerhalb eines Korridors von 100 m von bereits jetzt stark befahrenen Straßen (B 25, St 2220, St 2218; Verkehrsbelastung knapp 4.000 Kfz/24 h bis etwa 14.000 Kfz/24 h) vorgefunden, zwei davon sogar höchstens 50 m von der betreffenden Straße entfernt (an der St 2218, Verkehrsbelastung hier etwa 7.500 Kfz/24 h). Im Rahmen von Untersuchungen, die der Ersteller der Unterlage 12.4T 2014 für ein anderes Projekt am Südostrand von Dinkelsbühl durchgeführt hat, sind ebenso insgesamt sechs Revierzentren mit einem Abstand von höchstens 100 m zum Fahrbahnrand der St 2218 vorgefunden worden. Die Ergebnisse der vorliegend im Jahr 2016 durchgeführten Erhebungen bestätigen diesen Befund nochmals; dabei wurden ebenso nicht wenige Revierzentren im Nahbereich der St 2218 festgestellt (siehe Abbildung 18 der Unterlage 12.4T). Dies zeigt deutlich, dass jedenfalls im Raum Dinkelsbühl die unmittelbare Anwendung der Orientierungswerte der Arbeitshilfe zu einer Überschätzung der Betroffenheit der Feldlerche führen würde. Etliche der festgestellten Revierzentren der Feldlerche dürften dann bereits jetzt nicht existieren. Vielmehr lässt sich aus den Ergebnissen der durchgeführten Erhebungen schlüssig und hinreichend abgesichert ableiten, dass Feldlerchen hier außerhalb eines Korridors von etwa 30 m entlang von Straßen oder bestimmten Landschaftskulissen lokal regelmäßig Reviere besetzen. Ein markanter Einfluss von stark befahrenen Straßen auf das Verteilungsmuster der vorgefundenen Reviere konnte im hier betroffenen Raum eben nicht festgestellt werden. Auf Grund dessen hält die Planfeststellungsbehörde weiterhin die zur Ermittlung der Betroffenheit der Feldlerche angewandte Methodik für sachgerecht. Die Gefahr, dass die tatsächliche Betroffenheit der Art dabei unterschätzt wurde, vermag sie nicht zu erkennen.

Soweit im Zusammenhang mit der Beurteilung der Betroffenheit der Feldlerche im Anhörungsverfahren vorgebracht wurde, es sei naturschutzfachlich nicht nachvoll-

ziehbar, Verlagerungsmöglichkeiten für Reviere anzugeben, ohne dass belegt werden könne, dass es freie, also nicht belegte Reviere gebe, vermag die Planfeststellungsbehörde dies nicht nachzuvollziehen. Denn Reviere entstehen erst dadurch, dass abgegrenzte Areale tatsächlich als (Brut-)Habitat genutzt werden. Das Vorhandensein nicht besetzter Reviere ist folglich einer Aufklärung in tatsächlicher Hinsicht nicht zugänglich. Insoweit kann allenfalls anhand der gegebenen Erkenntnislage abgeschätzt werden, ob zusätzliche, potentiell besiedelbare Flächen existieren. Zudem betrifft die Frage der möglichen Verlagerung von Revieren vorliegend nur ein einziges Revier der Feldlerche. Denn nur bzgl. eines etwas südlich der Kreuzung der Ortsumgehungsstrasse mit der St 2220 im Trassenbereich liegenden Reviers geht die Unterlage 12.4T von einer Verlagerungsmöglichkeit aus, der Grund hierfür wurde weiter oben bereits genannt. Die Unterlage 12.4T geht sonach nicht davon aus, dass das betroffene Revier vollständig verlagert wird und deshalb in dem für ein neues Revier erforderlichen Umfang Flächen in einer geeigneten Qualität und Ausprägung zur Verfügung gestellt werden müssen, sondern dass innerhalb des bestehenden Revierbereichs lediglich das Revierzentrum etwas verlagert werden müsste, um das Revier zu erhalten. In Anbetracht dessen, dass es sich bei dem ermittelten Revierzentrum um eine aus den vorhandenen Erkenntnissen abgeleitete Größe handelt, die nach den Geländebeobachtungen das Zentrum des vom Brutpaar stetig genutzten Raums (und nicht zwangsläufig den Neststandort als solchen) darstellt, erscheint eine derartige Verlagerung auch hier an sich möglich und nicht fern liegend.

Um die ökologische Funktion der infolge des Vorhabens verloren gehenden Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Sinn von § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG im räumlichen Zusammenhang weiterhin aufrecht zu halten, sieht die festgestellte Planung die Neuschaffung von für die Feldlerche geeigneten Lebensraumstrukturen bzw. die Optimierung derzeit schon vorhandener Strukturen im Rahmen der Maßnahmen vA1, vA2 und vA3 vor. Dies ist notwendig, da alle im Umfeld der Ortsumgehungs geeigneten Bereiche von der Art besetzt sein dürften. Mit den vorgenannten Maßnahmen kann auf einer Gesamtfläche von etwa 5 ha bei optimaler Herstellung und Unterhaltung der Flächen Platz mehrere zusätzliche Feldlerchenreviere geschaffen werden. Die betreffenden Flächen liegen allesamt in der offenen Flur abseits von Gebäuden und Wäldern, um zu vermeiden, dass die Feldlerche die Flächen wegen in der Umgebung vorhandener Landschaftskulissen die Flächen meidet. Im Rahmen der Maßnahmen vA2 und vA3 werden dabei bisher intensiver genutzte Wiesen im Stadtgebiet von Dinkelsbühl extensiviert. In diesem Rahmen ist u. a. ein vollständiger Verzicht auf Düngung sowie ein auf die Art abgestimmtes Mahdregime mit teilweise zeitlich versetzten Schnitzeitpunkten vorgesehen. Die beiden Maßnahmenflächen wurden bereits im Jahr 2017 entsprechend den Vorgaben in den betreffenden Maßnahmenblättern in Unterlage 12.1T für die Feldlerche bereitgestellt. Daneben bietet auch die primär auf die Knoblauchkröte abgestimmte Maßnahme vA1, die eine Fläche von ca. 2 ha umfasst, auch für die Feldlerche zusätzliche Habitatstrukturen im Rahmen dieser Maßnahme werden auch für die Feldlerche als Fortpflanzungs- bzw. Ruhestätten geeignete Strukturen vorgehalten und dauerhaft unterhalten; es handelt sich hierbei um bisher ackerbaulich genutztes Areal, das sich größtenteils in einer Entfernung von mindestens 30 m zur Ortsumgehungsstrasse befindet. Auch auf dieser Fläche kommt ein differenziertes Mahdregime zum Tragen (siehe das Maßnahmenblatt vA1 in der Unterlage 12.1T sowie Kapitel 6.2.1 der Unterlage 12.4T), die Fläche wurde ebenso bereits 2017 entsprechend dem zugehörigen Maßnahmenblatt gestaltet.

Die mit den drei genannten Maßnahmen neu geschaffenen bzw. optimierten Habitatstrukturen für die Feldlerche bewerkstelligen insgesamt einen ausreichenden Ersatz für die durch das Vorhaben verloren gehenden Lebensraumstrukturen. Die Maßnahmen stellen – auch nach Auffassung der höheren Naturschutzbehörde –

sicher, dass die für mindestens fünf Feldlerchenreviere notwendigen Flächen/Strukturen rechtzeitig bereitgestellt werden. Auf Grund der wissenschaftlichen Erkenntnisse über die Art darf es als hinreichend sicher angesehen werden, dass es bei einer für die Art optimierten Gestaltung und Pflege von Kompensationsflächen (hier vor allem der Maßnahmenfläche vA3) möglich ist, den Flächenbedarf auf rund 1 ha pro verloren gehenden Revier zu reduzieren. Es ist fachlich sogar anerkannt, dass unter günstigen Bedingungen Feldlerchenreviere teilweise sogar nur eine Größe von deutlich unter 1 ha umfassen (siehe S. A 73 der Unterlage 12.4T; vgl. auch BayVGH, Urteil vom 17.05.2018 – 8 A 17.40016 – juris Rn. 131 f.). Der pro verloren gehendem Revier angesetzte Umfang der notwendigen Ausgleichsfläche berücksichtigt damit außerdem die lokal tatsächlich nachgewiesenen Reviergrößen hinreichend. Unter Berücksichtigung des Flächenumfangs der vorgesehenen Maßnahmen sowie der konkreten Maßnahmenausgestaltung kann im Ergebnis festgehalten werden, dass die damit bereitgestellten Strukturen sowohl von ihrer Art her als auch hinsichtlich des Umfangs insgesamt ausreichend sind, um für die verloren gehenden Reviere der Feldlerche insgesamt einen hinreichenden Ersatz zu schaffen und den betroffenen Artexemplaren adäquate Ausweichmöglichkeiten innerhalb des artspezifischen Aktionsradius bereitzustellen (siehe auch Anhang 5 Buchstabe d. der Unterlage 12.4T < S. A 75 f. >). Die Maßnahmen, die nun Gegenstand dieses Beschlusses sind, weisen nach dem gegebenen naturschutzfachlichen Erkenntnisstand eine hohe Eignung für die Art auf (siehe S. 62 des Leitfadens „Wirksamkeit von Artenschutzmaßnahmen“ für die Berücksichtigung artenschutzrechtlich erforderlicher Maßnahmen in Nordrhein-Westfalen, Schlussbericht 05.02.2013, Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen). Sie können wegen ihres überschaubaren Aufwandes zudem kurzfristig ausgeführt werden und entfalten schnell ihre Wirksamkeit.

Soweit im Anhörungsverfahren geltend gemacht wurde, dass im Hinblick auf die in Unterlage 12.4T genannte durchschnittliche Reviergröße von 1,9 ha ein Ausgleichsflächenbedarf von bis zu 19 ha möglich sei, ist darauf hinzuweisen, dass sich diese Durchschnittsgröße für den untersuchten strukturarmen, intensiv bewirtschafteten Acker- und Grünlandbereich errechnet. Es ist aber in Fachkreisen allgemein anerkannt, dass sich die notwendige Reviergröße mit zunehmender Habitatqualität verkleinert, so dass durch eine optimierte Gestaltung neuer Habitatmöglichkeiten für die Feldlerche die notwendigen Flächen für neue Reviere der Art deutlich kleiner ausfallen können. Eine vergleichbar hohe Siedlungsdichte der Feldlerche, und damit korrespondiert eine entsprechend geringe Reviergröße, wie sie der Maßnahmenplanung zugrunde liegt, ist zudem auch schon vielfach in der Fachliteratur beschrieben worden (so Bandorf & Laubender (1982) für Unterfranken mit bis zu 11,3 Revieren/10 ha, Bauer et al. (2005) mit für Deutschland im Durchschnitt 0,5 bzw. 0,79 Revieren/ 10 ha und <http://artenschutz.naturschutzinformationen.nrw.de/artenschutz/de/arten/gruppe/vogel/kurzbeschreibung/103035> für Nordrhein-Westfalen mit Reviergrößen von minimal 0,25 ha). Dies zeigt gleichzeitig auch, dass die im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen vorgesehene Reviergröße von 1 ha pro Revier ausreichend groß dimensioniert ist, um den betroffenen Brutpaaren bei geeigneter Ausgestaltung der Flächen adäquaten neuen Lebensraum zu bieten. Soweit dies im Anhörungsverfahren unter Angabe von Literaturstellen in Zweifel gezogen wurde, teilt die Planfeststellungsbehörde die Bedenken nicht. Die dort genannten Bandbreiten von Reviergrößen bzw. Siedlungsdichten können zwangsläufig die lokal festgestellte Siedlungsstruktur der Feldlerche nicht berücksichtigen und haben deshalb im vorliegenden Zusammenhang keine hinreichende Aussagekraft. Die Planfeststellungsbehörde bleibt deshalb dabei, dass die vorgesehenen Maßnahmen auch von ihrem Umfang her ausreichend sind, um die für die Feldlerche eintretenden Revierverluste zu kompensieren.

Den plangegenständlichen Maßnahmenflächen fehlt auch nicht die Eignung zur Schaffung neuen Lebensraums für die Feldlerche dadurch, dass die betreffenden Flächen bereits von der Art genutzt würden. Im Rahmen der im Jahr 2016 durchgeführten Erhebungen konnte festgestellt werden, dass – wohl wegen der vergleichsweise intensiven Nutzung – keine der in den Planunterlagen beinhalteten Flächen bis zum Beginn der Maßnahmenumsetzung 2017 von der Feldlerche besetzt war (siehe die Abbildungen 18 - 20 der Unterlage 12.4T).

Dass die Maßnahme vA3 neben der Feldlerche auch dem Rebhuhn dient (siehe weiter unten unter c), nimmt dieser Maßnahme nicht ihre Eignung für die Feldlerche. Denn die beiden Vogelarten leben nach allgemeiner Erkenntnis in der westmittelfränkischen Kulturlandschaft syntop, d. h. sie kommen hier im selben Biotop- bzw. Habitatbereich gemeinsam vor, auch wenn sich ihre spezifischen Ansprüche nicht vollkommen decken. Es kann daher davon keine Rede sein, dass eine Flächenkonkurrenz zwischen den Arten entsteht; die mögliche Überlappung von Lebensräumen der Feldlerche und des Rebhuhns ist deshalb ohne Bedeutung für die Wirksamkeit der Maßnahme für beide Arten.

Den im Hinblick auf die Wirksamkeit der Maßnahme vA3 verbleibende Restunsicherheiten begegnet das diesbzgl. in diesem Beschluss angeordnete Risikomanagement (siehe dazu die Nebenbestimmungen unter A. 3.2 i. V. m. den Maßnahmenblättern in Unterlage 12.1T sowie dem in Unterlage 12.4T enthaltenen Monitoringprogramm), das u. a. Kontrollen auf eine Besiedlung vor und nach Umsetzung der Maßnahmen sowie mehrere jährliche Begehungen bis zum Erreichen des in der angesprochenen Nebenbestimmung genannten „Zielwerts“ (Besiedlung der für die Feldlerche bisher ungeeigneten Flächen bzw. Erhöhung des Siedlungsdichte auf durch die Maßnahme optimierten Flächen) in drei aufeinander folgenden Jahren beinhaltet. Bevor die Funktionsfähigkeit der Maßnahmen nicht gegeben ist, darf – wie es ausdrücklich in der Nebenbestimmung A. 3.2.3 festgelegt ist – mit der baulichen Umsetzung der festgestellten Planung nicht begonnen werden. Sollten die jährlichen Begehungen nach Baubeginn anfänglich ergeben, dass der „Zielwert“ nicht erreicht wird, hat der Vorhabensträger nach der Nebenbestimmung A. 3.2.5 zu verfahren. Hierdurch ist gewährleistet, dass der Maßnahmenenerfolg, sollte er sich nicht bereits unmittelbar einstellen, zumindest zeitnah erreicht wird bzw. durch zusätzliche Maßnahmen die notwendige Anzahl von neuen Revieren der Feldlerche dennoch etabliert werden kann. In Anbetracht dessen, dass die festgestellte Planung nicht umgesetzt werden darf, bis nicht die Funktionsfähigkeit der Maßnahmenflächen festgestellt wurde, bedarf es auch keiner weiteren Festlegung bzgl. des zeitlichen Vorlaufs der Maßnahmen vor dem (eigentlichen) Baubeginn. Dieser hängt durch die gewählte Ausgestaltung des Risikomanagements vielmehr maßgeblich davon ab, wie schnell die – ja bereits ins Werk gesetzte – Herstellung der Maßnahmenflächen entsprechend den Maßgaben in den Maßnahmenblätter zu einer Funktionsfähigkeit der Flächen führt. Weitergehender Festlegungen bedarf es deshalb insoweit nicht (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 03.05.2013, BVerwGE 146, 254 Rn. 77).

Im Ergebnis kann deshalb festgehalten werden, dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG in Bezug auf die Feldlerche in dieser Hinsicht nicht erfüllt wird.

Um zu verhindern, dass im Rahmen der Bauarbeiten Gelege der Feldlerche berührt werden, sieht die Vermeidungsmaßnahme V3 vor, die Vegetationsdecke im Baufeldbereich außerhalb der Zeiten, in denen die Vogelbrut und Vogelaufzucht stattfindet, vor Baubeginn zu beseitigen, und das Baufeld bis zum Baubeginn durch geeignete Maßnahmen freizuhalten, etwa durch regelmäßiges Umpflügen. Durch Letzteres soll verhindert werden, dass erneut für Feldbrüter attraktive Strukturen vor Ort entstehen und diese wiederum besetzt werden. Während des Baube-

triebs werden ansiedlungswillige Feldbrüter durch geeignete Vergrämnungsmaßnahmen, z. B. Flatterbänder, vom Baufeldbereich ferngehalten. Die Maßnahme V3 verhindert damit zuverlässig eine baubedingte Betroffenheit von Fortpflanzungs- bzw. Ruhestätten im Baufeldbereich; die Anlegung neuer Nester innerhalb des Baufelds wird durch die Maßnahme wirksam unterbunden. Da die Feldlerche außerdem jährlich ihre Nester wechselt, sind evtl. vorhandene Altnester vom Fortpflanzungs- und Ruhestättenschutz nicht mehr umfasst. Auch unter diesem Blickwinkel ist daher der Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatschG nicht verwirklicht.

Die vorhabensbetroffenen Reviere der Feldlerche unterliegen schon jetzt erheblichen Störungswirkungen durch den Straßenverkehr, Freizeitnutzungen und gewerbliche Betriebe (siehe dazu die Lage der bekannten Reviere der Feldlerche in Abbildung 18 der Unterlage 12.4T). Da die Feldlerche – wie bereits dargelegt – im betroffenen Raum bereits derzeit Flächen in Straßennähe nutzt und sich dort auch erfolgreich fortpflanzt, ist im Ergebnis – gerade auch unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Erhebungen des Jahres 2016 – nicht zu besorgen, dass es durch das Vorhaben zu zusätzlichen nennenswerten bau- oder betriebsbedingten Störeffekten kommt. Auf Bauarbeiten zurückzuführende Aufgaben von Bruten im Baufeldbereich können durch die Maßnahme V3 ausgeschlossen werden. Hierdurch werden die Areale, die in das Baufeld einbezogen werden, vor Beginn der Brutsaison für die Feldlerche unattraktiv, so dass sie dort keine Brutaktivitäten beginnt. Dadurch, dass hier die Baufeldräumung bereits vor der Brutsaison erfolgt und nachfolgend durch wiederholte Tätigkeiten vor Ort wie Umpflügen sowie weitere Vergrämnungsmaßnahmen das Baufeld freigehalten wird, wird auch verhindert, dass baubedingt im Umfeld des Baufeldes Bruten aufgegeben werden; durch die beschriebenen Tätigkeiten verlieren auch die im Nahbereich des Baufeldes liegenden Flächen ihre Attraktivität für die Feldlerche, bevor diese ihre Brutplätze anlegt. Im Ergebnis liegt daher auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nicht vor; es kann in jedem Fall ausgeschlossen werden, dass mögliche Störungen, die der Ortsumgebung zuzurechnen sind, Auswirkungen auf die lokale Artpopulation haben könnten.

Durch die Maßnahme V3 werden auch Tötungen bzw. Verletzungen von Feldlerchen durch Bauarbeiten zuverlässig verhindert. Hierdurch werden – wie dargelegt – die für die Art im Baufeldbereich möglicherweise geeigneten Flächen vor Beginn der Brutsaison für diese unattraktiv; durch die bereits beschriebenen Tätigkeiten vor Ort und weitere Vergrämnungsmaßnahmen wird die Feldlerche auch während der Bauausführung von einer Besetzung des Baufeldes abgehalten. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird damit infolge der zur baulichen Verwirklichung der Ortsumgehungsstrasse notwendigen Bauarbeiten nicht erfüllt. Im Ergebnis gilt dies auch bzgl. des Risikos, dass Exemplare der Art in der Betriebsphase der Ortsumgehungsstrasse mit dem Straßenverkehr kollidieren und dabei zu Schaden kommen. Ein entsprechendes Gefährdungsrisiko besteht zwar grundsätzlich. Da vorliegend jedoch nicht erkennbar ist, dass sich für die Art die Notwendigkeit ergibt, die Ortsumgehungsstrasse häufig bzw. zielgerichtet zu überqueren, ist jedoch nicht zu besorgen, dass sich das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Artexemplare merklich erhöht (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG); es verbleibt vielmehr insgesamt innerhalb des Bereichs des allgemeinen Lebensrisikos der Art. Der vorgenannte Verbotstatbestand ist damit für die Feldlerche insgesamt nicht gegeben.

b) Der Kiebitz konnte im Untersuchungsgebiet bei keiner der projektbezogenen Erhebungen angetroffen werden. Es liegen lediglich ältere Nachweise der Art aus dem betroffenen Raum vor.

Die Ortsumgehung führt durch Acker- und Wiesenflächen hindurch, auf denen vor dem Jahr 2010 vereinzelt Beobachtungen von brütenden Kiebitzen gemacht wurden. Auch damals war schon auffällig, dass offenbar nur sehr unregelmäßig einzelne Brutreviere besetzt wurden; auf größere Brutkolonien in der Vergangenheit gibt es keinerlei Hinweise. Seit 2010 wurde der Kiebitz in mehreren Untersuchungsjahren nicht mehr im Untersuchungsgebiet vorgefunden, auch Hinweise von Gebietskennern oder dgl. auf ein Vorkommen der Art gibt es nicht. Hinzu kommt, dass das Untersuchungsgebiet bereits 2010 als Bruthabitat nur eine geringe Eignung aufwies, nachdem es durch die Kulissenwirkungen von Gehölzen und Gebäuden sowie durch Störwirkungen, die von Freizeitaktivitäten und insbesondere auch ausgeführten Hunden ausgingen, vorbelastet war. Durch die seitdem fortgeschrittene Strukturveränderung vor Ort hat das Untersuchungsgebiet seine Eignung für den Kiebitz praktisch vollständig verloren. Im Hinblick darauf kann ein Erfüllen des Verbotstatbestands des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG in Bezug auf den Kiebitz von vornherein ausgeschlossen werden; nicht einmal potentielle Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der Art sind vom Vorhaben betroffen.

Wegen der mittlerweile verloren gegangenen Eignung des Untersuchungsgebiets für den Kiebitz können auch bau-, anlagen- und betriebsbedingte Störungen der Art, die der Ortsumgehung zuzurechnen wären, ausgeschlossen werden. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist damit ebenso nicht gegeben.

Das Nichtvorhandensein von für den Kiebitz geeigneten Habitats im Untersuchungsgebiet schließt auch bau-, anlagen- oder betriebsbedingte Zerstörungen von Gelegen sowie Tötungen oder Verletzungen von noch nicht flüggen Jungvögeln aus. Eine merkliche Erhöhung des Risikos, dass adulte Kiebitze bei Kollisionen mit dem Straßenverkehr zu Schaden kommen, ist ebenso nicht zu besorgen. Wegen der mangelnden Eignung des Untersuchungsgebiets für die Art sowie im Hinblick darauf, dass auch im Umfeld des Untersuchungsgebiets keine Brutplätze oder gar Brutkolonien der Art bekannt sind, sind keine bodennahen Überquerungen der Ortsumgehungstrasse in nennenswertem Ausmaß in Rechnung zu stellen (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG). Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird damit auch nicht erfüllt.

c) Vom Rebhuhn gibt es ältere Nachweise im Untersuchungsgebiet, aktuelle Beobachtungen der Art jedoch nicht. Letztmals wurde das Rebhuhn im Frühjahr 2012 im Untersuchungsgebiet angetroffen. Dennoch kann hier ein Restbestand der Art nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Nach aktuellem Kenntnisstand ist die Art um Dinkelsbühl herum präsent, aber sehr selten.

Die Ortsumgehungstrasse verläuft durch Felder, Wiesen und lineare Strukturen, in denen potentiell für das Rebhuhn geeignete Habitatbereiche vorhanden sind. Zu Bruten kommt es hier allerdings nach dem gegebenen Kenntnisstand nur vereinzelt und in unregelmäßigen Abständen. Seit 2012 konnten keine Brutbeobachtungen mehr gemacht werden. Hinzu kommt, dass das Untersuchungsgebiet durch von Verkehrswegen, gewerblichen und Freizeitnutzungen (u. a. auch durch ausgeführte Hunde) ausgehenden Störwirkungen bereits jetzt hinsichtlich der Nutzbarkeit für die Art eingeengt ist und nur noch in bestimmten Teilen als Bruthabitat in Frage kommt, wobei es außerdem auch nur eine allenfalls mäßige Eignung für das Rebhuhn aufweist. Bau- und anlagebedingt kommt es dennoch zu einem teilweisen Verlust von (möglichen) Brutplätzen sowie der direkt angrenzenden Nahrungshabitats. Ursache hierfür ist neben dem Bau der Ortsumgehungstrasse auch die vorgesehene Verlegung der Bogenschießanlage am östlichen Ortsrand von Dinkelsbühl in einen teilweise von Gehölzstrukturen bestandenen Bereich (siehe Unterlage 12.2T). Durch die mit dem Vorhaben einhergehenden Veränderungen vor Ort ist es nicht auszuschließen, dass ein im Jahr 2012 durch Dritte vorgefundenes Revier des Rebhuhns sowie ein weiteres potentielles Revier der Art beein-

trächtig werden. Die Effektdistanz des Rebhuhns beträgt nach der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr 300 m (siehe Tabelle 9 der Arbeitshilfe). Als Effektdistanz wird die maximale Reichweite des erkennbar negativen Einflusses von Straßen auf die räumliche Verteilung einer Vogelart bezeichnet; die Effektdistanz ist grundsätzlich von der Verkehrsmenge unabhängig (siehe Kapitel 1.1.3.1 der Arbeitshilfe). Das Rebhuhn gehört der Gruppe derjenigen Arten an, bei denen lärmbedingt eine erhöhte Gefährdung für Verluste durch Fressfeinde besteht. Allerdings ist die lärmbedingte Zunahme der Prädationsgefahr bei Verkehrsmengen unter 20.000 Kfz/24 h, wie sie bei den verfahrensgegenständlichen Straßenabschnitten ausnahmslos anzutreffen sind, nicht von Relevanz (siehe Kapitel 1.2.3.2 der Arbeitshilfe). Aus der Tabelle 11 der Arbeitshilfe lässt sich in diesem Fall vielmehr ableiten, dass bei einer Verkehrsbelastung von weniger als 20.000 Kfz/24 h jenseits eines Abstandes von 100 m vom Fahrbahnrand die Habitataignung für das Rebhuhn nur vergleichsweise gering abnimmt. Ein negativer Effekt kann vorliegend gleichwohl mit Blick auf die Lage des vor einigen Jahren festgestellten Reviers (siehe dazu Abbildung 16 der Unterlage 12.4T) sowie der potentiell für die Art in Frage kommenden Areale nicht ausgeschlossen werden.

Um die ökologische Funktion der zuvor angesprochenen (früheren) Fortpflanzungs- bzw. Ruhestätte sowie der weiteren potentiellen Lebensstätten des Rebhuhns i. S. v. § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG weiterhin sicherzustellen, sieht die festgestellte Planung vor, im Rahmen der Maßnahme vA3 auch für das Rebhuhn geeignete Strukturen zu schaffen. Hierzu wird im Zuge der Maßnahme u. a. eine Extensivwiese mit hangparallel verlaufenden, niedrigen und unterbrochenen Dornhecken etabliert (siehe Anhang 6 der Unterlage 12.4T sowie Unterlage 12.3T). Die Maßnahme wurde – wie bereits mehrfach dargelegt – bereits im Jahr 2017 vor Ort ins Werk gesetzt. Nach dem aktuellen wissenschaftlichen Kenntnisstand ist die Erfolgswahrscheinlichkeit einer derartigen Maßnahme sehr hoch, die Entwicklungsdauer gleichzeitig nur kurz (siehe S. A 147 f. des Endberichts „Rahmenbedingungen für die Wirksamkeit von Maßnahmen des Artenschutzes bei Infrastrukturvorhaben“). Die Maßnahme, die insgesamt eine Fläche von fast 3,7 ha umfasst, ist auch ausreichend groß, um dem mit dem Vorhaben verbundenen Verluste von (möglichen) Revieren des Rebhuhns hinreichend entgegen zu wirken. U. a. im Hinblick auf die vorliegenden Erkenntnisse zu Siedlungsdichten von Rebhühnern, nach denen – unter günstigeren Randbedingungen infolge einer weniger intensiven landwirtschaftlichen Nutzung – bis zu 120 Brutpaare pro 100 ha festgestellt werden konnten, erscheint hier die Herstellung der Maßnahmenfläche vA3 in der vorgesehenen Art und Weise ausreichend, um ausreichend Raum für bis zu zwei Reviere der Art zu schaffen. Die Fläche liegt abseits von Gebäuden und Straßen, so dass ein Meidungsverhalten wegen Störeffekten im Maßnahmenumfeld nicht zu besorgen ist.

Die Maßnahme vA1 ist dagegen nach der festgestellten landschaftspflegerischen Begleitplanung nicht (mehr) explizit auf das Rebhuhn ausgelegt und dementsprechend auch nicht konstitutiver Bestandteil des für das Rebhuhn vorgesehenen Maßnahmenkonzepts (siehe dazu u. a. die Roteintragungen in Kapitel 5.3 sowie im Maßnahmenblatt vA1 in der Unterlage 12.1T). Ob die Maßnahme vA1 infolge ihrer Nähe zur Ortsumgehung für die Art größtenteils ungeeignet ist, wie dies im Anhörungsverfahren behauptet wurde, muss daher hier nicht näher betrachtet werden.

Den bzgl. Wirksamkeit der Maßnahme vA3 für das Rebhuhn noch verbleibenden Unsicherheiten begegnet das in diesem Beschluss angeordnete Risikomanagement ebenso (siehe dazu die Nebenbestimmungen A. 3.2 i. V. m. dem Maßnahmenblatt vA3 in Unterlage 12.1T sowie dem in Unterlage 12.4T enthaltenen Monitoringprogramm), das hinsichtlich des Rebhuhns eine Kontrolle auf Besiedlung durch die Art vor und nach der Maßnahmenumsetzung sowie jährlich drei Be-

gehungen bis zum Nachweis einer Besiedelung durch sie vorsieht. Bevor die Funktionsfähigkeit der Maßnahme nicht gegeben ist, darf – wie es ausdrücklich in der Nebenbestimmung A. 3.2.3 festgelegt ist – mit der baulichen Umsetzung der festgestellten Planung nicht begonnen werden. Sollten die jährlichen Begehungen nach Baubeginn anfänglich ergeben, dass eine Besiedelung der Maßnahmenfläche durch das Rebhuhn noch nicht erfolgt ist, hat der Vorhabensträger nach der Nebenbestimmung A. 3.2.4 zu verfahren. Hierdurch ist gewährleistet, dass der Maßnahmen Erfolg, sollte er sich nicht bereits unmittelbar einstellen, zumindest zeitnah erreicht wird bzw. durch zusätzliche Maßnahmen die für zwei Reviere des Rebhuhns notwendigen Flächen in entsprechender Ausgestaltung dennoch etabliert werden können. In Anbetracht dessen, dass die festgestellte Planung nicht umgesetzt werden darf, bis nicht die Funktionsfähigkeit der Maßnahmenfläche festgestellt wurde, bedarf es auch keiner weiteren Festlegung bzgl. des zeitlichen Vorlaufs der Maßnahmen vor dem (eigentlichen) Baubeginn. Dieser hängt durch die gewählte Ausgestaltung des Risikomanagements vielmehr maßgeblich davon ab, wie schnell die – ja bereits ins Werk gesetzte – Herstellung der Maßnahmenflächen entsprechend den Maßgaben in den Maßnahmenblätter zu einer Funktionsfähigkeit der Flächen führt. Weitergehender Festlegungen bedarf es insoweit nicht.

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird im Ergebnis in dieser Hinsicht für das Rebhuhn nicht erfüllt.

Die Maßnahme V3, die eine Beseitigung der Vegetationsdecke im Baufeld außerhalb der Vogelbrutzeit vor Baubeginn sowie ein Freihalten des Baufeldes bis zum Baubeginn durch geeignete Maßnahmen, etwa durch regelmäßiges Pflügen, vorsieht, um eine Ansiedlung von Rebhühnern innerhalb des Baufeldes zu verhindern, beugt wirksam einer Betroffenheit von Gelegen des Rebhuhns durch Bauarbeiten vor. Sie sorgt dafür, dass bei Baubeginn keine Nester oder dgl. der Art im Baufeldbereich anzutreffen sind; eine baubedingte Beschädigung oder gar Zerstörung derartiger Stätten kann damit sicher ausgeschlossen werden. Der vorgenannte Verbotstatbestand wird damit auch unter diesem Blickwinkel nicht erfüllt.

Die (möglichen) Rebhuhnreviere im Umfeld der Ortsumgehungsstrasse unterliegen bereits jetzt erheblichen Störungen durch den Straßenverkehr sowie Freizeitnutzungen und gewerbliche Betriebe. Im Hinblick darauf ist im Ergebnis nicht zu besorgen, dass es infolge des Vorhabens zu zusätzlichen, auf den Bau und Betrieb der Ortsumgehung zurückzuführenden merklichen Störeffekten kommt. Hierbei ist insbesondere auch in Blick zu nehmen, dass nach regionalen Untersuchungen, die bzgl. des Rebhuhns angestellt wurden („Rebhuhnprogramm Feuchtwangen“), die Art im betreffenden Raum deutlich weniger sensibel auf Straßen bzw. Straßenlärm reagiert als nach den bundesweiten Erhebungen im Rahmen von Forschungsvorhaben zu erwarten war. So hielten sich etwa Rebhühner auch längere Zeit im Abstand von weniger als 25 m entlang der stark befahrenen A 6 auf. Daneben werden auch anderweitig regional regelmäßig Beobachtungen von Rebhuhnpaaren gemacht, die sich in einem Abstand von weniger als 50 m zu stark befahrenen Straßen aufhalten. Durch Bauarbeiten bedingte Aufgaben von Brut im näheren Umfeld des Baufeldes sind ebenso nicht in Rechnung zu stellen. Durch die vorgesehene Baufeldräumung außerhalb der Brutzeit sowie die nachfolgenden, regelmäßig wiederkehrenden Tätigkeiten zur Freihaltung des Baufeldes wird der Nahbereich um das Baufeld herum durch die damit verbundenen Störeffekte bereits vor Beginn der Brutsaison für das Rebhuhn unattraktiv, so dass ein Brutversuch hier nicht zu erwarten steht. Mögliche zusätzliche Störungen durch die Ortsumgehung nehmen daher jedenfalls hinreichend sicher, trotz des seltenen Artvorkommens im betroffenen Raum, kein populationsrelevantes Ausmaß an. Somit ist auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nicht gegeben.

Baubedingte Tötungen oder Verletzungen von Individuen oder Entwicklungsformen des Rebhuhns werden durch die Maßnahme V3 zuverlässig verhindert. Sie stellt sicher, dass sich zum Zeitpunkt der Bauausführung keine brütenden Rebhühner, Gelege oder Jungvögel im Baufeldbereich befinden. Die Gefahr, dass Individuen der Art bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen verletzt oder getötet werden, steigt infolge des Vorhabens nicht spürbar an. Für das Rebhuhn entsteht kein Anlass, die Ortsumgehungstrasse häufig bzw. zielgerichtet zu überqueren. Das dennoch bestehende Kollisionsrisiko übersteigt deshalb nicht das allgemeine Lebensrisiko, dem die Art ohnehin ausgesetzt ist (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG). Damit ist auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht erfüllt.

Soweit im Anhörungsverfahren darauf hingewiesen wird, dass das Rebhuhn nach dem landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan im Umfeld der „Wilhelmshöhe“ von einem Revierverlust betroffen sei und deshalb zumindest im betreffenden Bereich zu prüfen sei, ob eine Verschiebung der Trasse aus dem 100 m-Korridor möglich ist, vermag dem die Planfeststellungsbehörde nicht zu folgen. Eine Notwendigkeit hierfür lässt sich nicht aus dem speziellen Artenschutzrecht herleiten, nachdem – wie dargelegt – das Vorhaben keine Verbotstatbestände in Bezug auf das Rebhuhn erfüllt. Die Prüfung einer zumutbaren Alternative i. S. v. § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG ist insoweit rechtlich nicht geboten. Unabhängig davon ergibt sich auch unter Abwägungsgesichtspunkten vorliegend keine Veranlassung für eine entsprechende Trassenverschiebung. In dem betreffenden Bereich befinden sich nur potentiell für das Rebhuhn geeignete Strukturen. Vom Rebhuhn als Brutplatz präferierte Strukturen werden hier aber nicht zerstört. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Art im betreffenden Raum wegen des Fehlens dauerhafter Strukturen/Kulturen den Brutplatz von Brut zu Brut verlagert. Ob durch eine entsprechende kleinräumige Trassenverschiebung der Eingriff für die Art geringer ausfallen würde, lässt sich deshalb nicht prognostisch hinreichend sicher beurteilen; es erscheint ebenso möglich, dass eine Verschiebung den Konflikt mit der Ortsumgehungstrasse sogar noch verstärkt. Ob eine Trassenverschiebung im Übrigen unter Verkehrssicherheitsgesichtspunkten, insbesondere mit Blick auf eine sichere Trassenführung in Lage und Höhe, sowie unter Berücksichtigung der sonstigen Belange überhaupt gangbar wäre, bedarf deshalb an dieser Stelle keiner näheren Betrachtung.

d) Ein aktuelles Vorkommen der Wachtel ist im Stadtgebiet Dinkelsbühl nicht bekannt. Mit Blick auf die im Untersuchungsgebiet gegebene Strukturausstattung ist ein Vorkommen der Art jedoch als grundsätzlich möglich anzusehen.

Die Ortsumgehungstrasse durchquert Felder und Wiesen; hier existieren potentiell für Brutplätze der Wachtel geeignete Strukturen. Bau- und anlagebedingt kommt es deshalb zum teilweisen Verlust von evtl. Lebensstätten. Im Hinblick auf das nur unregelmäßige Auftreten der Art, die seit 2010 im Dinkelsbühler Raum nicht mehr nachgewiesen werden konnte, der sehr geringen Siedlungsdichte der Art und insbesondere die Strukturausstattung des die Ortsumgehung umgebenden Raumes, die genügend potentielle alternative Lebensraumstrukturen für die Wachtel aufweist, ist ein Eintreten des Verbotstatbestands des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG insoweit nicht zu besorgen. Die ökologische Funktion der betroffenen (potentiellen) Lebensstätten wird im räumlichen Zusammenhang jedenfalls auch in Zukunft weiterhin erfüllt (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG). Durch die Maßnahme V3, die ein Entfernen der Vegetationsdecke im Baufeldbereich außerhalb der Vogelbrutzeit vor Baubeginn sowie nachfolgend eine Freihaltung des Baufeldes durch geeignete Maßnahmen wie regelmäßiges Umpflügen vorsieht, um die erneute Entstehung von für Feldbrüter attraktive Strukturen zu verhindern, beugt zudem der Zerstörungen von Gelegen der Wachtel durch Bauarbeiten vor; sie wird durch diese Maßnahme wirksam von einer Besiedlung des Baufeldbereichs abgehalten.

Auch unter diesem Blickwinkel wird der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG damit nicht erfüllt.

Die vom Vorhaben berührten möglichen Wachtelreviere unterliegen auch bereits jetzt Lärmimmissionen aus dem im Untersuchungsgebiet vorhandenen Straßenverkehr; insofern verändert sich die Situation durch die Ortsumgehung für die lärmempfindliche Art nicht grundlegend. Evtl. mögliche betriebsbedingte Störungen erreichen deshalb, auch unter Berücksichtigung der Seltenheit der Art im Raum Dinkelsbühl, hinreichend sicher kein populationsrelevantes Ausmaß. Die Maßnahme V3 verhindert – wie bereits dargelegt –, dass sich Wachteln während des Baubetriebs im Baufeldbereich zur Brut niederlassen oder dort günstige Nahrungshabitate vorfinden; nennenswerte Störwirkungen infolge des Baubetriebs sind daher für die Art nicht zu gewärtigen. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist damit ebenso nicht gegeben.

Tötungen oder Verletzungen von Individuen der Wachtel im Rahmen des Baubetriebs werden durch die schon beschriebene Maßnahme V3 zuverlässig verhindert. Durch die mit dieser Maßnahme einhergehende Beseitigung der Eignung des Baufeldbereichs für die Art vor Baubeginn und die nachfolgende Erhaltung des Baufeldes in diesem Zustand kann ausgeschlossen werden, dass sich hier Wachteln auch nur zeitweilig aufhalten. Auch das betriebsbedingte Kollisionsrisiko mit Fahrzeugen steigt für die Wachtel nicht spürbar an (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG). Für die Art besteht nach Verwirklichung der Ortsumgehung keine erkennbare Veranlassung dafür, den Straßenkörper häufig bzw. zielgerichtet zu überqueren. Im Hinblick darauf verbleibt das insoweit bestehende Gefährdungsrisiko noch im Bereich des allgemeinen Lebensrisikos der Art. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist sonach auch nicht gegeben.

e) Im Untersuchungsgebiet wurden bei den Erhebungen im Jahr 2010 vier Reviere der Wiesenschafstelze im Trassenbereich der Ortsumgehung oder in dessen unmittelbarer Nähe vorgefunden (siehe Abbildung 17 der Unterlage 12.4T). 2016 und 2017 waren einzelne Reviere der Art um die Wassertrüdingen Straße herum besetzt.

Die Wiesenschafstelze brütet in Vegetationsbeständen, die gleichzeitig einen hohen Rohbodenanteil, eine ausreichende Vegetationsdichte sowie exponierte Sitzwarten aufweisen. Derartige Strukturen finden sich häufig als „Fehlstellen“ innerhalb landwirtschaftlicher Nutzflächen. Mit der Ortsumgehung wird ein Teil des vorhandenen Lebensraums der Art überbaut. Da die Wiesenschafstelze jedoch bei der Wahl ihrer Brutplätze räumlich sehr flexibel ist (und unter den Randbedingungen der intensiven Landwirtschaft auch sein muss) und nach den regionalen Beobachtungen vergleichsweise geringe Raumansprüche hat, verringert sich hierdurch das Angebot an möglichem Brutraum für die Art allerdings insgesamt nicht wesentlich. Der Bestand der Art sowie ihre Brutplätze hängen maßgeblich von der konkreten Nutzung der Feld- und Wiesenflur ab und verändern sich deshalb von Jahr zu Jahr ohnehin vorhabensunabhängig stark. Berücksichtigt man außerdem die planfestgestellten Maßnahmen vA1 und vA3, von denen wegen der konkreten Maßnahmengestaltung auch die Wiesenschafstelze profitiert (u. a. durch die regelmäßige Neuschaffung offener Bodenflächen), sowie die im weiteren Umfeld der Ortsumgehung vorzufindenden Strukturen und Bodennutzungen, wird jedenfalls die ökologische Funktion der von der Ortsumgehung betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten auch weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG), zumal auch das Vorhaben nur einen sehr kleinen Teil der von der Art lokal besiedelbaren Fläche berührt. Die Maßnahme V3 verhindert zudem auch für die Wiesenschafstelze zuverlässig eine Zerstörung von Gelegen. Das Baufeld wird durch die Maßnahme auch für diese Art bereits vor Baubeginn unattraktiv und wirkt damit dortigen Brutversuchen der Wiesenschafstelze wirksam entgegen. Auf

Grund dessen kann festgehalten werden, dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG auch für die Wiesenschafstelze nicht erfüllt wird.

Die vom Vorhaben betroffenen Wiesenschafstelzenreviere sind auch jetzt schon Störungen durch den im Untersuchungsgebiet stattfindenden Straßenverkehr ausgesetzt. Es ist zudem bekannt, dass die Art auch Flächen im Nahbereich viel befahrener Straßen nutzt; sie ist nur schwach gegen Lärm empfindlich, Straßen haben auf das Verteilungsmuster der Art nur eine vergleichsweise geringe räumliche Wirktiefe (vgl. Tabelle 16 der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr). Im Hinblick darauf ist im Ergebnis nicht anzunehmen, dass das Vorhaben zu erheblichen Störungen im Sinn von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG führt. Mögliche zusätzliche bau- und betriebsbedingte Störungen infolge der Ortsumgehung lassen jedenfalls keine Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Artpopulation besorgen. Dem liegt zugrunde, dass die lokale Population der Art in diesem Sinn jedenfalls nicht kleiner als der im Stadtgebiet von Dinkelsbühl vorzufindende Artbestand zu definieren ist. Wie bereits unter C. 3.3.6.2.2.1 dargelegt, kann bei Arten mit einer flächigen Verbreitung die lokale Population auf den Bereich einer naturräumlichen Landschaftseinheit bezogen werden und bei Unmöglichkeit dieser Vorgehensweise auch auf planerische Grenze (Kreise oder Gemeinden) abgestellt werden. Bei der Wiesenschafstelze handelt es sich um eben eine solche flächig verbreitete Art (siehe etwa <http://www.lfu.bayern.de/natur/sap/arteninformationen/steckbrief/zeige?stbname=Motacilla+flava>), so dass eine entsprechende Abgrenzung der lokalen Population auf diese Weise hier sachgerecht ist. Da eine naturräumliche Abgrenzung mangels hinreichend detaillierter aktueller Datenlage zum Vorkommen und Bestand der Art im Naturraum vorliegend nicht zielführend ist, begegnet es keinen fachlichen Bedenken, dass die Unterlage 12.4T insoweit als Bezugsraum auf das Stadtgebiet Dinkelsbühl abstellt (siehe auch Nr. 2 des Kapitels 2.4 des Endberichts „Rahmenbedingungen für die Wirksamkeit von Maßnahmen des Artenschutzes bei Infrastrukturvorhaben“). Eine Unterschätzung der Vorhabensbetroffenheit der Art ist dadurch nicht zu gewärtigen. Auf Basis dieser Populationsabgrenzung können angesichts der schon genannten Umstände hinreichend sicher negative Rückwirkungen des Vorhabens auf den Erhaltungszustand ausgeschlossen werden.

Der Gefahr baubedingter Tötungen oder Verletzungen von Individuen oder Entwicklungsformen der Wiesenschafstelze kann mit der Maßnahme V3 wirksam begegnet werden. Hierdurch wird auch für die Wiesenschafstelze der Baufeldbereich vor Baubeginn unattraktiv und hält sie von Brutversuchen dort ab. Das Gefährdungsrisiko für Zusammenstöße mit dem Straßenverkehr erhöht sich durch das Vorhaben ebenso nicht merklich. Für die Art besteht nach Verwirklichung der Ortsumgehung kein erkennbarer Anlass dafür, die Ortsumgehungstrasse häufig bzw. zielgerichtet zu überqueren, so dass das insoweit verbleibende Risiko sich noch im Bereich des allgemeinen Lebensrisikos, dem die Art ohnehin unterliegt, verbleibt (§ 44 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG). Auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird damit in Bezug auf die Wiesenschafstelze nicht erfüllt.

f) Von der Dorngrasmücke wurde bei den projektbezogenen Erhebungen im Jahr 2010 ein Revier angetroffen. Es befindet sich in dem Bereich, in den die Bogenschießanlage am östlichen Ortsrand von Dinkelsbühl verschoben wird. Weitere aktuelle Nachweise für die Art sind in der Artenschutzkartierung Bayern weder für das Stadtgebiet von Dinkelsbühl noch für dessen näheres Umfeld dokumentiert. Ältere Nachweise der Art vor dem Jahr 2000 beschränken sich auf zwei Reviere in der Umgebung des Stadtgebiets. Die Art ist daher lokal als selten anzusehen.

Für die Dorngrasmücke gibt es im Untersuchungsgebiet kaum geeignete Brutmöglichkeiten. Durch die mit der Verschiebung der Bogenschießanlage einhergehende

teilweise Überbauung eines dort stehenden Feuchtgehölzes muss von einem Verlust des hier festgestellten Reviers der Dorngrasmücke ausgegangen werden. Unter Berücksichtigung der Schutzmaßnahme S2, durch die die in der Umgebung des neuen Bogenschießplatzes vorhandenen Gehölzstrukturen, die nicht im Rahmen des Vorhabens überbaut werden, vor baubedingter Inanspruchnahme geschützt werden, sowie der im weiteren Umfeld der Ortsumgebung vorzufindenden Strukturausstattung ist jedoch festzustellen, dass die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätte jedenfalls im räumlichen Zusammenhang auch weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG). Die Maßnahme V2 verhindert, dass besetzte Nester oder dgl. von den Bauarbeiten betroffen werden. Sie stellt sicher, dass auch für die Dorngrasmücke geeignete Brutgehölze im Baufeldbereich bereits vor Beginn der Brutsaison gerodet werden, so dass hier bei Beginn der Bauarbeiten keine zur Brut geeigneten Strukturen für die Art mehr vorhanden sind. Damit wird der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG für die Art insgesamt nicht erfüllt.

Das bekannte Revier der Dorngrasmücke befindet sich im Randbereich der Ortslage von Dinkelsbühl und unterliegt daher bereits derzeit gewissen Störeffekten. Zudem ist bekannt, dass die Dorngrasmücke auch Flächen im Nahbereich stark befahrenen Straßen nutzt. Sie ist nur schwach gegen Lärm empfindlich, Straßen haben auf das Verteilungsmuster der Art eine nur moderate räumliche Wirktiefe (vgl. Tabellen 13 und 16 der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr). Auf Grund dessen ist trotz der Seltenheit der Art in der Umgebung von Dinkelsbühl nicht zu besorgen, dass auf die Ortsumgebung zurückzuführende zusätzliche bau- und betriebsbedingte Störeffekte einen nachteiligen Einfluss auf den Erhaltungszustand der lokalen Artpopulation haben könnten. Somit wird auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nicht erfüllt.

Zerstörungen von Gelegen sowie Tötungen oder Verletzungen von brütenden Exemplaren der Dorngrasmücke infolge der Bauarbeiten beugt die schon erwähnte Maßnahme V2 wirksam vor. Hierbei werden die im Eingriffsbereich des Vorhabens liegenden Strukturen, die für eine Brut der Dorngrasmücke geeignet sind, vor Baubeginn entfernt, so dass dort keine Gefahr besteht, dass die Bauarbeiten auf Bruten der Art treffen. Eine merkliche Erhöhung des Risikos, dass Exemplare der Art mit dem Straßenverkehr kollidieren und dabei zu Schaden kommen, ist mit dem Bau der Ortsumgebung ebenso nicht verbunden. Für die Art besteht keine Notwendigkeit, die Ortsumgehungsstrasse häufig bzw. zielgerichtet zu queren, so dass das insoweit bestehende Gefährdungsrisiko noch innerhalb des allgemeinen Lebensrisikos der Art verbleibt (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG). Sonach ist auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht gegeben.

### 3.3.6.2.2.3 Artenschutzrechtliche Ausnahmevoraussetzungen

Wie vorstehend im Einzelnen dargelegt, erfüllt das gegenständliche Vorhaben hinsichtlich der Knoblauchkröte den Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG und in Bezug auf den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling die Tatbestände des § 44 Abs. 1 Nrn. 1 und 3 BNatSchG. Auf Grund dessen sind für eine Zulassung des Vorhabens Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG notwendig.

Nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG können die zuständigen Behörden im Einzelfall Ausnahmen von den Verboten des § 44 BNatSchG aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art zulassen. Darüber hinaus erfordert eine Ausnahme nach Satz 2, dass zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert. Außerdem darf Art. 16 FFH-RL der Zulassung nicht entgegenstehen. Hängt die artenschutzrechtliche Zu-

lässigkeit eines Vorhabens von Ausnahmen für mehrere Beeinträchtigungen ab, die dieselbe Art betreffen, so sind die Ausnahmevoraussetzungen in einer Gesamtschau der artenschutzwidrigen Beeinträchtigungen zu prüfen, weil sich nur so das für den Ausnahmegrund zu berücksichtigende Gewicht der Beeinträchtigungen und deren Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Populationen sachgerecht erfassen lassen (BVerwG, Urteil vom 14.07.2011, BVerwGE 140, 149 Rn. 146). Auch bei einer solchen Gesamtbetrachtung liegen die Ausnahmevoraussetzungen hier vor; die Ausnahmen werden deshalb in Ausübung des dadurch eröffneten Ermessensspielraums mit diesem Beschluss zugelassen.

a) Ob zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses gegeben sind, ist nicht in dem Sinne zu verstehen, dass dies das Vorliegen von Sachzwängen erfordert, denen niemand ausweichen kann. Gemeint ist vielmehr ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln (BVerwG a. a. O. Rn. 147 m. w. N.).

Dies ist vorliegend der Fall. Die verbotstatbestandlichen Handlungen sind hier nur von begrenztem Gewicht. Die nicht zu vermeidenden Tötungen von Knoblauchkröten im Zuge des Baubetriebs verringern zwar den Artbestand im Eingriffsbereich zu einem gewissen Teil. Angesichts der konkreten flächenmäßigen Ausdehnung des Baufeldes einerseits sowie der Größe des betroffenen Landlebensraums der Art auf der anderen Seite steht jedoch unter Berücksichtigung der von der festgestellten Planung umfassten zeitlich vorgezogenen Neugestaltung von Habitaten für die Art im Rahmen der Maßnahme vA1 nicht zu befürchten, dass infolge des Vorhabens die Überlebensfähigkeit des betroffenen Artbestandes ernsthaft gefährdet werden könnte, zumal die vorgesehene Einzäunung des Baufeldes mit einem nicht überkletterbarem Schutzzaun verhindert, dass zum Zeitpunkt des Baubeginns außerhalb des Baufeldbereichs aufhältliche Knoblauchkröten in das Baufeld ein- bzw. in dieses zurückwandern und zu Schaden kommen.

Auch in Bezug auf den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling erweisen sich die verbotstatbestandlichen Handlungen insgesamt nicht als besonders gewichtig. Es gehen zwar Wohn- und Zufluchtsstätten der Art auf Dauer verloren, auch die sich in diesem Bereich aufhaltenden Imagines bzw. insbesondere die dort im Boden befindlichen Larven der Art werden voraussichtlich getötet. Das Gewicht dieses Verlustes an Lebensstätten wird jedoch dadurch relativiert, dass im Rahmen der Maßnahme vA2 neue Habitate auf einer Fläche geschaffen werden, die von der Art auf Grund der Bewirtschaftung dieser Fläche bislang nicht genutzt werden konnte. Die Fläche befindet sich in der Nähe bereits von der Art besiedelter Flächen und wird entsprechend den Artansprüchen gestaltet. Die unvermeidlichen Tötungen von Imagines und Larven der Art – sei es im Rahmen des Baubetriebs, sei es im Rahmen des Betriebs der Ortsumgebung – betreffen daneben eine aktuell nur noch individuenschwache Teilpopulation der Art, die Verlustanzahl ist damit vergleichsweise überschaubar. Auf die Metapopulation des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings hat dies, wie bereits dargelegt, keine nachhaltigen Auswirkungen. Ein Aussterben von Teilpopulationen des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings ist im Übrigen auch ohne menschliches Zutun immer wieder zu beobachten; insofern stellt der Verlust einer Teilpopulation auch keine Besonderheit dar, die nicht auch im Rahmen der natürlichen Populationsdynamik der Art auftritt.

Würde man auch bzgl. des Laubfroschs von einem Erfüllen des Verbotstatbestandes § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG infolge des Baubetriebs ausgehen, wie dies die Unterlage 12.4T tut, wären insoweit die Handlungen, die den Verbotstatbestand erfüllen, ebenso nur von geringem Gewicht. Sie würden angesichts der Ausdehnung des Landlebensraums sowie der nicht optimal für den Laubfrosch geeigneten Ausprägung der vom Vorhaben konkret betroffenen Strukturen nur eine unterge-

ordnete Anzahl von Individuen treffen, auch insoweit würde zudem die vorgesehene Einzäunung des Baufeldes mit nicht überkletterbaren Zäunen verhindern, dass zum Baubeginn außerhalb des Baufeldbereichs sich aufhaltende Laubfrösche im Rahmen der Baubetriebs zu Tode kommen. Die Überlebensfähigkeit des betroffenen Bestandes der Art wäre hierdurch keinesfalls gefährdet.

Auf der anderen Seite ist dem öffentlichen Interesse an der Realisierung des gegenständlichen Vorhabens ein hoher Stellenwert zuzumessen. Er manifestiert sich in der Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen und dort noch dazu in die Dringlichkeitsstufe des Vordringlichen Bedarfs (siehe lfd. Nr. 289 der Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG); es zeigt sich zudem an den derzeit in der Ortsdurchfahrt von Dinkelsbühl herrschenden Verhältnissen, die bereits unter C. 3.2.1 im Einzelnen dargelegt wurden (vgl. auch BVerwG a. a. O. Rn. 149). Dem verkehrlichen Interesse der Allgemeinheit ist deshalb im Ergebnis ein höheres Gewicht einzuräumen als den betroffenen Belangen des speziellen Artenschutzes.

b) Zur Erreichung der Planungsziele gibt es auch keine zumutbare Alternative (§ 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG). Da Vermeidungsmaßnahmen, mit denen die verbotswidrigen Einwirkungen an Ort und Stelle ausgeschlossen werden könnten, nicht zur Verfügung stehen, kommt als Alternative lediglich eine andere Trassenführung in Betracht. Die Verpflichtung, technisch mögliche Alternativen zu nutzen, hat dabei aber keine schrankenlose Bedeutung. Ein Vorhabensträger braucht sich auf eine Alternativlösung nicht verweisen zu lassen, wenn sich die maßgeblichen Schutzvorschriften am Alternativstandort als ebenso wirksame Zulassungssperre erweisen wie an dem von ihm gewählten Standort. Er darf von einer Alternativlösung außerdem Abstand nehmen, die technisch an sich machbar und rechtlich zulässig ist, ihm aber Opfer abverlangt, die außer Verhältnis zu dem mit ihr erreichbaren Gewinn für Natur und Umwelt stehen. Eine Alternativlösung darf schließlich ggf. auch aus naturschutzexternen Gründen als unverhältnismäßiges Mittel verworfen werden (BVerwG, Urteil vom 12.03.2008, BVerwGE 130, 299 Rn. 240.).

Dass die in Frage kommenden Trassenalternativen allesamt keine dem Vorhabensträger zumutbare Alternative darstellen, ergibt sich im Einzelnen aus den Ausführungen unter C. 3.3.2.1.2. Hierauf wird Bezug genommen. Die näher betrachteten Varianten, insbesondere auch diejenigen, die eine innerörtliche Trassenführung beinhalten, sind entweder nicht in der Lage, die mit der Planung verfolgten Ziele ausnahmslos zu erfüllen, und/oder ihnen stehen jedenfalls sonstige Belange von derartigem Gewicht gegenüber, die es mit Blick auf dem mit den Varianten jeweils erzielbaren Gewinn für die Natur bzw. die Umwelt nicht mehr als verhältnismäßig erscheinen lassen, dem Vorhabensträger eine entsprechende Trassenführung abzuverlangen. Teilweise stehen den Varianten zudem unüberwindliche rechtliche Hürden entgegen; auch diese nehmen den betroffenen Varianten die Zumutbarkeit im Rechtssinn.

Auch kleinräumige Trassenverschiebungen oder dgl., wie sie im Anhörungsverfahren für möglich erachtet wurden, stellen hier keine zumutbaren Alternativen dar. Solche kleinräumigen Veränderungen des planfestgestellten Trassenverlaufs könnten hier ohnehin allenfalls für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling nennenswerte Vorteile mit sich bringen, für die von Verbotstatbeständen betroffenen Amphibien im Hinblick auf die Ausdehnung der betroffenen Lebensräume jedoch nicht.

Um eine merkliche Entlastung für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling bewirken zu können, wäre es notwendig, die Ortsumgehungsstrasse etwa bei Bau-km 0+300 bereichsweise in südliche Richtung zu verschieben; ebenso wäre es nötig

den in diesem Bereich vorgesehenen Feld- und Waldweg – bzw. dessen Anbindung an die GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen – sowie die Anbindung der GVS an die Ortsumgehung anders auszugestalten. Eine Verschiebung der Ortsumgehungstrasse würde jedoch im Hinblick auf die nach den RAL zu beachtenden Trassierungsparameter und -vorgaben Veränderungen an der Trassenführung auf größerer Länge notwendig machen. Dies hätte insbesondere zur Folge, dass die Verknüpfung der Ortsumgehung mit der B 25 und der St 2218 im Bereich der Ölmühle nicht in der vorgesehenen Art und Weise erfolgen könnte, da der Knotenpunkt im Falle einer entsprechenden Verschiebung der Ortsumgehungstrasse weiter südlich zu liegen käme. Die Ausbildung eines Kreisverkehrs wäre dann ohne eine abschnittsweise Veränderung der Trassenführung der St 2218 westlich der B 25 nicht möglich. Beließe man die derzeitige Trassenlage der St 2218, so könnte die Ortsumgehung nur „über Eck“ im Wege einer Einmündung an die bestehende Bundesstraßenstrasse angebunden werden. Eine derartige Verkehrsführung ist für eine Bundesstraße mit der prognostizierten Verkehrsbelastung keine sachgerechte Lösung, zumal hier auch bereits ohne ins Detail gehende Betrachtung erhebliche Schwierigkeiten bei der Abwicklung der Fahrzeuge erkennbar sind, die von der Ortsumgehung kommend in die St 2218 einbiegen möchten, sowie des Verkehrs, in umgekehrter Richtung strebt. Für die diese Relationen befahrenden Fahrzeuge könnte wegen der örtlichen Randbedingungen auch bei der versetzten Lage der beiden Einmündungen in die derzeitige Bundesstraßenstrasse jeweils nur ein kurzer Aufstellbereich für Linksabbieger (in die St 2218 bzw. die Ortsumgehung) angelegt werden, so dass angesichts der zu erwartenden Stärke der jeweiligen Verkehrsströme diese Aufstellbereiche nicht nur ganz gelegentlich überstaut wären und dann den Verkehr auf den durchgehenden Fahrstreifen erheblich behindern würden. Mit Blick auf die örtlichen topographischen Verhältnisse ist eine Veränderung der Trassenführung wie beschrieben auch nur unter Inkaufnahme eines nicht unerheblich höheren finanziellen Aufwandes möglich, da die Trasse stärker in den Hang zum Wohngebiet „Schelbuck“ hinein verschoben werden müsste und dementsprechend die Sicherung des Hangs gegenüber der Straße bautechnisch deutlich aufwendiger würde. Dabei würde außerdem das auf Höhe von etwa bei Bau-km 0+240 km unmittelbar südlich der Ortsumgehung liegende Hebewerk nicht an Ort und Stelle verbleiben können und müsste andernorts neu errichtet werden; auch dies führt zu zusätzlichen Kosten. Eine grundlegend andere Ausformung der Anbindung der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen an die Ortsumgehung kommt aus Verkehrssicherheitsgründen ohnehin nicht in Betracht, insoweit ist eine rechtwinklige Anbindung zur Gewährleistung ausreichender Sichtverhältnisse praktisch alternativlos. Einer stark von der Planung abweichenden Anbindung des nördlich der Ortsumgehung geplanten Feld -und Waldweges sind zudem dadurch Grenzen gesetzt, dass seine Anbindung an die GVS zur Aufrechterhaltung bestimmter Wegebeziehungen notwendig ist und er daher nicht ohne weiteres auf eine Anbindung gänzlich verzichtet werden kann.

Eine kleinräumige Veränderung der Trassenführung bzw. sonstige Umplanung im Detail im geforderten Sinn kommt daher nur in relativ engen Grenzen ernstlich in Frage. Dadurch könnte dann auch nur eine vergleichsweise geringe Entlastung für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling bewerkstelligt werden, eine vollständige Verschonung des betroffenen Bestandes ist hier nicht möglich. Im Hinblick darauf sowie die schon dargestellten Auswirkungen einer kleinräumigen Veränderung der Trasse sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch derartige Veränderungen dem Vorhabensträger nicht mehr zumutbar abzuverlangen.

c) Der Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Arten verschlechtert sich bei Zulassung von Ausnahmen hier ebenso nicht.

Anders als für den Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG kommt es für die Zulassung einer Ausnahme hier nicht speziell auf den Erhaltungszustand des von dem Vorhaben unmittelbar betroffenen lokalen Vorkommens an. Vielmehr ist eine Gesamtbetrachtung anzustellen, die auch die anderen Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet in den Blick nimmt. Entscheidend ist, ob die Gesamtheit der Populationen in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinausreicht, als lebensfähiges Element erhalten bleibt (BVerwG, Urteil vom 14.07.2011, BVerwGE 140, 149 Rn. 151).

Das ist sowohl für die Knoblauchkröte, den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling als auch den Laubfrosch zu bejahen. Für keine der drei Arten ist überhaupt ein merklicher negativer Einfluss auf den Erhaltungszustand der lokalen Artpopulation zu besorgen. Damit ist aber erst recht der Schluss gerechtfertigt, dass es in dem räumlich weiter zu ziehenden Bereich des natürlichen Verbreitungsgebiets ebenfalls nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der Populationen der Art kommen wird (BVerwG a. a. O.).

Vom Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling gibt es im Bereich des Wörnitztals verschiedene, teilweise deutlich größere Vorkommen der Art, die untereinander in Verbindung stehen. Diese sind zudem auch auf jüngeren Brachflächen zu finden, so dass auch die Annahme gerechtfertigt ist, dass der Dunkle Wiesenknopf-Ameisenbläuling im betroffenen Gebiet ausreichend häufig vorkommt, um auch neu entstandene Habitats, etwa auf neu angelegten Flächen mit entsprechender Habitatausstattung, relativ schnell zu finden und zu besiedeln. Dies bestätigt nicht zuletzt auch die bei den Erhebungen im Jahr 2016 festgestellte Neubesiedelung einer Fläche am südöstlichen Stadtrand von Dinkelsbühl, die im Rahmen der Ortsumgehung Greiselbach erfolgreich neu etablierten Lebensraumflächen sind ein weiterer Beleg dafür. Auf Grund dessen sind die in Rechnung zu stellenden Verluste an Habitatflächen und Individuen der Art, jedenfalls bei Umsetzung der planfestgestellten Maßnahme vA2, die sich in unmittelbarer räumlicher Nähe zu weiteren Vorkommen der Art im Wörnitztal befindet (diese Vorkommen liegen sowohl flussauf- als auch -abwärts), für die lokale Population ohne weiteres verkraftbar und führen zu keiner Beeinträchtigung deren aktuellen Erhaltungszustandes.

In Bezug auf die Knoblauchkröte gilt, dass das Fortbestehen der lokalen Population der Art vor allem von der Qualität des Landlebensraums sowie der Laichgewässer abhängt. Laichgewässer werden im Rahmen des Vorhabens nicht beeinträchtigt. Der mit dem Vorhaben einher gehende Verlust von Landlebensraum wird nahe der Laichplätze durch Schaffung von adäquaten Ausweichlebensräumen aufgefangen. Die festgestellte Planung beinhaltet zudem auf großer Streckenlänge ein stationäres Amphibienleitsystem mit Durchlässen, so dass die jahreszeitlichen Wanderungen der Knoblauchkröte weiterhin ohne erhöhte Gefährdung von statten gehen können. Unter Berücksichtigung dessen, der mittlerweile bekannten Verbreitung der Art im Untersuchungsgebiet sowie des konkreten Anteils des Lebensraums, der überbaut wird und in dem Individuenverluste zu befürchten sind, darf deshalb insgesamt davon ausgegangen werden, dass der derzeit gegebene Erhaltungszustand der Population auch nach Verwirklichung der Ortsumgehung erhalten bleibt.

Die festgestellten sowie auch die möglichen Laichgewässer des Laubfroschs liegen nahezu ausschließlich östlich bzw. südöstlich der Ortsumgehungstrasse. Durch das Vorhaben werden weder Laichgewässer noch besonders günstig gelegene Landlebensräume in Anspruch genommen. Die Ortsumgehungstrasse stellt zwar eine gewisse Barriere für den Laubfrosch dar, das planfestgestellte Amphibienleitsystem mit Durchlässen ermöglicht aber einen ausreichenden Individuenaustausch von Beständen beidseits der Ortsumgehungstrasse. Die möglichen

Individuenverluste im Rahmen des Baubetriebs sind im Hinblick auf die räumliche Ausdehnung des betroffenen Landlebensraums und des konkret davon betroffenen Bereichs einerseits und dessen nicht optimaler Lage zu den bedeutenden Laichgewässern andererseits nicht als gewichtig anzusehen. Insgesamt ist daher auch für den Laubfrosch ein nachhaltiger Einfluss des Vorhabens auf den lokalen Arterhaltungszustand zu verneinen.

d) Art. 16 Abs. 1 FFH-RL ist ebenfalls Genüge getan. Dies gilt auch insoweit, als er verlangt, dass die Populationen der verbotswidrig betroffenen Arten in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen. Wenngleich der Erhaltungszustand der hier betroffenen Arten ungünstig sein mag, schließt Art. 16 Abs. 1 FFH-RL die Erteilung von Ausnahmen vorliegend dennoch nicht aus. Nach der Rechtsprechung des EuGH kann von den artenschutzrechtlichen Verboten des Art. 12 FFH-RL auch bei einem ungünstigen Erhaltungszustand der betroffenen Populationen ausnahmsweise dann abgewichen werden, wenn hinreichend nachgewiesen ist, dass die Abweichung diesen ungünstigen Erhaltungszustand nicht verschlechtern und die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands nicht behindern kann (siehe BVerwG a. a. O. Rn. 152). Dass keine Verschlechterung eintritt, ist soeben dargelegt worden. Ebenso wenig führt das Vorhaben zu konkreten Hürden für Bemühungen, den Erhaltungszustand der Arten in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet zu verbessern. Insoweit sind angesichts der konkreten, nur vergleichsweise kleinräumigen Betroffenheiten der Arten sowie der sonstigen räumlichen Randbedingungen keinerlei Anhaltspunkte für eine solche Behinderung ersichtlich.

e) Eine Gewährung der – von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG) umfassten – artenschutzrechtlichen Ausnahmen entspricht auch pflichtgemäßer Ermessensausübung. Der Bau der Ortsumgehung Dinkelsbühl ist dringend geboten, ein milderes Mittel, d. h. eine gleich geeignete und zumutbare Alternative, steht nicht zur Verfügung. Die für die Erteilung der Ausnahmen sprechenden Belange wiegen im Ergebnis deutlich schwerer als die dagegen sprechenden. Die Planfeststellungsbehörde lässt deshalb das Vorhaben trotz der damit verbundenen Auswirkungen für die genannten besonders bzw. streng geschützten Arten zu.

### 3.3.6.3 *Berücksichtigung der Naturschutzbelange im Rahmen der Abwägung*

Bei der Planfeststellung nach § 17 FStrG ist daneben die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Besondere Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang – neben dem vorstehend bereits abgehandelten Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft sowie dem allgemeinen und besonderen Artenschutz – der nachfolgend behandelten Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG zu.

### 3.3.6.4 *Eingriffsregelung*

#### 3.3.6.4.1 *Rechtsgrundlagen*

Nach § 14 Abs. 1 BNatSchG sind Eingriffe in Natur und Landschaft Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Der Vorhabensträger, der einen Eingriff in Natur und Landschaft vornimmt, ist verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG) und unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen) (§ 15 Abs. 2 BNatSchG).

Beeinträchtigungen sind dabei vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind (§ 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG). Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG). Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG).

Ein Eingriff darf nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Rang vorgehen (§ 15 Abs. 5 BNatSchG). Sind die Beeinträchtigungen weder zu vermeiden noch in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen und gehen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range nicht vor, hat der Verursacher eine Ersatzzahlung zu leisten (§ 15 Abs. 6 BNatSchG).

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbstständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, UPR 1997, 329). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, NVwZ 2010, 66, Rn. 26 ff., zur bis 28.02.2010 geltenden Rechtslage).

#### 3.3.6.4.2 Vermeidungsgebot

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im Falle eines Eingriffs (§ 15 Abs. 1 BNatSchG) zu unterlassen, striktes Recht dar (BVerwG, Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565). Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts bedarf. Als vermeidbar ist im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen.

Die am Ort des Eingriffs selbst zwangsläufig hervorgerufenen Beeinträchtigungen nimmt das Naturschutzrecht als unvermeidbar hin. Das Vermeidungsgebot des § 15 Abs. 1 BNatSchG zwingt die Planfeststellungsbehörde auch nicht zur Wahl der ökologisch günstigsten Planungsalternative. Ob ein Vorhaben an einem bestimmten Standort zulässig ist, richtet sich nach den materiellen Vorgaben des

Fachrechts. Die naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen ergänzen lediglich die fachrechtlichen Zulassungstatbestände. Dabei knüpft die in § 15 Abs. 1 BNatSchG normierte Verpflichtung an die gewählte Variante an, d. h. der Vermeidungsgrundsatz ist nicht bei Auswahl der Alternativen anzuwenden, sondern nur auf die nach Fachplanungskriterien ausgewählte Variante (siehe BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, UPR 1997, 329).

#### 3.3.6.4.3 Beschreibung der Beeinträchtigungen

Eine ausführliche Beschreibung des betroffenen Gebietes, des vorhandenen Bestandes von Natur und Landschaft sowie der Umweltauswirkungen findet sich – neben den Ausführungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung unter C. 2 – insbesondere in der Unterlage 12.1T, auf die im Einzelnen verwiesen wird.

Durch das Vorhaben werden verschiedene Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes hervorgerufen, die als Eingriff i. S. d. § 14 Abs. 1 BNatSchG zu werten sind. Die mit dem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen lassen sich grob wie folgt skizzieren:

Durch den Bau der Ortsumgehung Dinkelsbühl kommt es zu einer Neuversiegelung von Flächen im Umfang von etwa 4,25 ha. Hierdurch sowie durch die zusätzlich mit dem Vorhaben verbundene Überbauung weiterer Flächen gehen auf Dauer ca. 5,6 ha an Biotopen bzw. Lebensräumen verloren. Es werden dabei im Wesentlichen landwirtschaftliche Nutzflächen, Gräben, straßenbegleitende Hecken, Saumstrukturen, artenreiche Mähwiesen, Landröhrichte, Gewässerbegleit- und Feldgehölze, ein Waldsaum sowie eine Baumreihe zum Teil versiegelt bzw. überbaut, dabei kommt es im Bereich des „Mutschachwegs“ sowie im Bereich des Waldsaums am „Mutschachwald“ auch zu einem Verlust von Biotopstrukturen mit längerer Entwicklungszeit. In Offenlandbereichen führt die Ortsumgehung infolge der mit ihr einhergehenden erstmaligen Zerschneidung von Flächen zu einem dauerhaften Verlust von Habitatflächen verschiedener Tierarten, darunter auch besonders bzw. streng geschützte Arten, im Umfeld der Trasse verbleibende Habitatflächen verlieren teilweise durch die trennende Wirkung der Ortsumgehung an ökologischem Wert.

Durch die Unterbrechung der Allee am „Mutschachweg“ als Verbindungs- und Leitstruktur werden faunistische Funktionsbeziehungen unterbrochen, insbesondere für Fledermäuse. Auch der Individuenaustausch von Amphibien und weiteren kleineren Tierarten über die Allee hinweg wird dadurch unterbunden. Auch abseits der Allee zerschneidet die Ortsumgehungstrasse derzeit vorzufindende Wechselbeziehungen zwischen Lebensräumen beidseits der Trasse.

Darüber hinaus ist entlang der neuen Straßentrasse ein Beeinträchtigungskorridor vorzufinden, in dem die Ortsumgehung verschiedene mittelbare Auswirkungen zeitigt. In Zukunft innerhalb dieses Korridors liegende Biotopflächen sowie Lebensräume verschiedener Tierarten werden bau- und betriebsbedingt durch Lärm-, Licht- und Schadstoffimmissionen entwertet bzw. beeinträchtigt.

Die vorgesehene Beseitigung von mehreren Bäumen der Allee am „Mutschachweg“, die örtlich das Landschaftsbild prägt, entstehen daneben auch nachteilige Effekte auf das Landschaftsbild. Hinzu kommen weitere anlagebedingte nachteilige Einflüsse auf Landschaftsbild, etwa durch Beseitigung prägender Gehölze und die Errichtung technischer Bauwerke, die Anlegung von Mengendeponien, Dämmen und Geländeeinschnitten in den die Stadt Dinkelsbühl umgebenden Hügellagen. Sichtbeziehungen zwischen dem Stadtgebiet und der umgebenden freien

Landschaft werden verkürzt bzw. das landschaftliche Empfinden durch technische Bauwerke gestört.

Die Erholungseignung von siedlungsnahen Freiräumen sowie Erholungseinrichtungen wird durch die bauzeitliche Unterbrechung von Wegebeziehungen bzw. die dauerhafte Veränderung solcher Beziehungen sowie bau- und betriebsbedingte Lärmimmissionen verringert.

Wegen weiterer Einzelheiten zu den vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft wird insbesondere auf Kapitel 4.5.1 der Unterlage 12.1T Bezug genommen. Eine zeichnerische Darstellung einschließlich der räumlichen Verortung im Untersuchungsgebiet findet sich im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 12.2T).

Im Hinblick auf im Anhörungsverfahren in diese Richtung erhobene Einwände ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass grundwasserabhängige Biotopstrukturen nicht vom Vorhaben beeinträchtigt werden. Die gewässergeprägten Strukturen in der Umgebung der Ortsumgehungstrasse werden nicht von Grundwasser gespeist, sondern stehen in Verbindung mit Oberflächengewässern oder angesammeltem/angestautem Niederschlagswasser. Lediglich die seggen- und binsenreichen Nasswiesen am südlichen Rand des „Mutschachwaldes“ bei Weiherhaus in einiger Entfernung zur Ortsumgehungstrasse werden – u. a. auch – von oberflächennahem Schichtwasser gespeist, das dort in der flachen Hanglage den Höhenlinien folgend in südlicher Richtung austritt. Bedingt durch die Fließrichtung nach Süden, d. h. parallel zur bzw. auf die Trasse zu, können vorhabensbedingte Verunreinigungen des Schichtwassers und damit auch Beeinträchtigungen der Biotopstrukturen ausgeschlossen werden.

Die planfestgestellte landschaftspflegerische Begleitplanung beinhaltet insgesamt eine sachangemessene und ausreichend detaillierte ökologische Bestandsaufnahme, die außerdem noch hinreichend aktuell ist. Auch die höhere Naturschutzbehörde hat keine Einwände bzgl. des Detaillierungsgrades der Bestandsaufnahme in der landschaftspflegerischen Begleitplanung erhoben. Zweifel daran, dass der Vorhabenträger hinreichend aussagekräftiges Datenmaterial zur Beurteilung der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen ermittelt hat, indem er u. a. repräsentative Tier- und Pflanzenarten bzw. Vegetationsstrukturen als Indikatoren für die Lebensraumfunktionen und die faunistische und floristische Ausstattung herangezogen hat, bestehen deshalb im Ergebnis für die Planfeststellungsbehörde nicht (vgl. dazu auch BVerwG, Urteil vom 15.01.2004, NVwZ 2004, 732, 737). Die in diese Richtung gehenden Einwendungen sind deshalb zurückzuweisen.

#### 3.3.6.4.4 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

Angesichts der vorgesehenen, bereits im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung skizzierten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (siehe hierzu unter C. 2.1.3) lässt sich festhalten, dass das Vorhaben dem naturschutzrechtlichen Gebot, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden bzw. zu minimieren, unter Berücksichtigung der insoweit verfügbaren Nebenbestimmungen gerecht wird. Die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind im Einzelnen im landschaftspflegerischen Begleitplan (Kapitel 4.2 der Unterlage 12.1T sowie in den entsprechenden Maßnahmenblättern in Kapitel 7.3 dieser Unterlage) beschrieben, worauf an dieser Stelle Bezug genommen wird.

Um eine auch im Detail sachgerechte Maßnahmenumsetzung zu gewährleisten, wurde dem Vorhabenträger unter A. 3.2.8 bzgl. der artenschutzrechtlichen Ver-

meidungs- und Schutzmaßnahmen sowie der sonstigen Ausgleichs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen die Beauftragung einer ökologischen Baubegleitung rechtzeitig vor Baubeginn sowie ihre Benennung gegenüber der unteren Naturschutzbehörde vor Maßnahmenbeginn aufzugeben. Die der ökologischen Baubegleitung zufallenden Aufgaben sind an der genannten Stelle des Beschlusstextes skizziert.

Soweit im Anhörungsverfahren darauf hingewiesen wurde, dass der Kronentraufbereich von ökologisch wertvollen Altbäumen etwa 12 m über die Grundstücksgrenzen hinaus gehe und sich Eingriffe im Traufbereich von Altbäumen verbieten, weil das langfristig zum Absterben der Bäume führe, folgt dem die Planfeststellungsbehörde nicht. Die insoweit einschlägige DIN 18920 verbietet keineswegs kategorisch Eingriffe im Traufbereich von Bäumen, sondern verlangt nur die Begrenzung auf Ausnahmefälle und dann zusätzliche Schutzvorkehrungen für den Wurzelbereich (vgl. Nr. 4.6 Abs. 4, Nrn. 4.8 - 4.12 der DIN 18920). Die planfestgestellte Schutzmaßnahme S1 sieht hier explizit bereichsweise Schutzzäune am Rand des Baufeldes sowie Schutzmaßnahmen gem. der DIN 18920 vor. Durch die in der DIN 18920 im Einzelnen beschriebenen Schutzmaßnahmen kann einem bau- bzw. anlagebedingten Absterben von Bäumen wirksam vorgebeugt werden. Die Festlegung der hier im Detail zu ergreifenden Maßnahmen darf der Ausführungsplanung vorbehalten bleiben, abwägungserhebliche Belange werden insoweit nicht berührt. Dass trotz der Schutzmaßnahmen hier ein Absterben von Bäumen ausgelöst werden könnte, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen, zumal auch die höhere Naturschutzbehörde keine Bedenken in dieser Hinsicht geäußert hat.

Im Anhörungsverfahren wurde daneben bezweifelt, dass ein Wellstahldurchlass, wie er etwa beim Bauwerk BW 2-2 zur Aufrechterhaltung von Tierwanderbeziehungen vorgesehen ist, in Anbetracht der örtlichen Verhältnisse ausreichend ist.

Diese Auffassung teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Die konkrete Dimensionierung des betreffenden Durchlasses (lichte Weite von mehr als 3 m, lichte Höhe von knapp 1,80 m) ermöglicht zusammen mit der übrigen vorgesehenen Ausstattung des Durchlasses (u. a. werden beidseits des durch den Durchlass verlaufenden Grabens knapp 1 m breite Bermen angelegt) neben Amphibien auch anderen, nicht an Wasserläufe gebundenen Kleintieren eine gefahrlose Querung der Ortsumgehungstrasse. Die Dimensionierung und Ausgestaltung des Durchlasses entspricht den hier relevanten Maßgaben des Merkblatts zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen, Ausgabe 2008 – MAQ (vgl. dazu Nrn. 4.2.2.4 und 4.2.6 sowie Tabelle 5 des MAQ). Die Planfeststellungsbehörde hat deshalb keinen Zweifel daran, dass der Durchlass von den betreffenden Tiergruppen auch angenommen werden wird. Dass es sich hier um einen Wellstahldurchlass handelt, ändert nichts daran. Durch die vorgesehenen Bermen stehen den Tieren beidseits des Grabens ebene Laufflächen aus natürlichem Bodenmaterial zur Verfügung. Im Übrigen ist die Bauweise bzw. das verwendete Baumaterial für die Wirksamkeit einer Querungshilfe für Tiere ohne Bedeutung (vgl. Nr. 8.4.1 und 8.4.3 des MAQ: Baustoff- sowie Bauweisenauswahl richtet sich nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten). Die Verwendung von Wellstahldurchlässen als Querungshilfen für bodengebundene Tiere ist außerdem in der Praxis bereits seit langem erprobt und hat sich dort auch bewährt. Die höhere Naturschutzbehörde hat in dieser Hinsicht ebenso keine Bedenken gegen die Planung geäußert.

Darüber hinaus wurde im Anhörungsverfahren vorgebracht, die Anzahl der vorgesehenen Amphibiendurchlässe sei zu gering. So gebe es auch im Bereich der „Wilhelmshöhe“ Erdkröten, hier seien aber keine Durchlässe oder sonstige Leiteinrichtungen vorgesehen.

Wie sich insbesondere aus der Abbildung 27 der Unterlage 12.4T ergibt, konnte im Rahmen der aus Anlass der gegenständlichen Planung durchgeführten naturschutzfachlichen Erhebungen nur eine sehr geringe Anzahl wandernder Amphibien im Umfeld der „Wilhelmshöhe“ angetroffen werden. Unter Berücksichtigung dessen, der örtlichen landschaftsstrukturellen und topographischen Situation, die Entfernung der nächsten (potentiellen) Laichgewässer und Landlebensräume von der „Wilhelmshöhe“ bzw. ihre räumliche Lage zu dieser sowie die mit der Installation von Amphibienleiteinrichtungen verbundenen Kosten sieht die Planfeststellungsbehörde hier keinen Anlass für die Einplanung von entsprechenden Leiteinrichtungen auch im Umfeld der „Wilhelmshöhe“. Die für Leiteinrichtungen aufzuwendenden, nicht unerheblichen zusätzlichen Kosten stünden hier deutlich außer Verhältnis zu dem damit für Amphibien erzielbaren, in Anbetracht der vorgenannten Umstände äußerst überschaubaren (zusätzlichen) Verminderung der Trennwirkungen der Ortsumgehungstrasse im Bereich der „Wilhelmshöhe“. Die höhere Naturschutzbehörde hat insoweit ebenso keine Einwendungen erhoben.

Außerdem wurde im Anhörungsverfahren behauptet, dass im Waldrandbereich etliche Wildwechsel zu verzeichnen seien. Demgegenüber haben die örtlichen Förster erklärt, dass zwischen dem „Mutschachwald“ und dem Siedlungsbereich der Stadt Dinkelsbühl keine relevanten Wechselbeziehungen bekannt sind. Diese fachkundige Einschätzung macht sich die Planfeststellungsbehörde zu eigen. Auf Grund dessen kann nicht die Rede davon sein, dass insoweit Wechselbeziehungen durch das Vorhaben zerstört würden, zumal unabhängig davon der „Mutschachweg“ sowie die Unterführung der Rudolf-Schmidt-Straße auch in Zukunft eventuellen Wildwechsel ermöglichen. Auf Grund des Fehlens von ausgeprägten Wechselbeziehungen ist auch ohne die Errichtung von Wildschutzzäunen eine markante Anzahl von Wildunfällen aus derzeitiger Perspektive nicht zu besorgen.

Soweit in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen wurde, dass in der Nähe der Ortsumgehung auch Pferdeställe lägen, deren Reitplätze unmittelbar an die Trasse angrenzten und sich auch teilweise jenseits der Straße Koppeln u. ä. befänden, und hieraus ein Kollisionsrisiko durch ausreißende und erschreckende Tiere entstünde, ergibt sich hieraus kein Anlass für weitere Maßnahmen seitens des Vorhabensträgers. Die Ergreifung entsprechender Maßnahmen zur Verhinderung von Zusammenstößen von Pferden mit Fahrzeugen auf der Ortsumgehung obliegt insoweit ausschließlich den Pferdehaltern bzw. Betreibern der genannten Anlagen (vgl. §§ 833 und 834 BGB). Im Übrigen ist im Bereich der an der Rudolf-Schmidt-Straße gelegenen Reitanlagen am Westrand der Ortsumgehungstrasse im Rahmen der Maßnahme V8 eine Irritationsschutzwand vorgesehen (siehe Unterlage 7.1 Blatt 2T sowie Unterlage 12.3T, dort als Überflughilfe bezeichnet), die als Nebeneffekt auch sowohl die Reitanlagen zum großen Teil gegen optische Störeinflüsse aus dem fließenden Verkehr abschirmt als auch ein Abwandern von Pferden in den Verkehrsraum der Ortsumgehung in ihrem Wirkungsbereich verhindert.

Unter Würdigung und Abwägung aller bekannten Aspekte stellen sich die vorgesehenen Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen bei Berücksichtigung der vorstehend genannten Nebenbestimmungen als ausreichend dar. Darüber hinausgehende, dem Vorhabensträger noch zumutbare Maßnahmen/Maßgaben sind nicht ersichtlich. Dass weitere Maßnahmen ernsthaft in Betracht kämen, wurde im Übrigen auch im Anhörungsverfahren nicht geltend gemacht.

#### 3.3.6.4.5 Unvermeidbare Beeinträchtigungen

Trotz aller Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verursacht die festgestellte Planung erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Diese Beein-

trüchtigungen sind als unvermeidbar anzusehen, da zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu erreichen, nicht gegeben sind. Dabei verbleiben insbesondere folgende unvermeidbare Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Versiegelung von landwirtschaftlichen Nutzflächen, Gräben, straßenbegleitende Hecken und Säumen
- Versiegelung, Überbauung sowie mittelbare Beeinträchtigung von artenreichen Mähwiesen, Landröhrichtern und Gewässerbegleitgehölzen
- Versiegelung, Überbauung bzw. mittelbare Beeinträchtigung eines alten Baumbestandes im Bereich einer landschaftsprägenden Allee
- Versiegelung, Überbauung, bauzeitliche Beanspruchung sowie mittelbare Beeinträchtigung eines Waldsaums
- Veränderung des Landschaftsbildes durch landschaftsfremde Bauwerke, Einschränkung von Sichtbeziehungen, bauzeitliche und betriebsbedingte Beeinträchtigung von Erholungsnutzungen und -einrichtungen
- (teilweiser) Verlust sowie bauzeitliche und betriebsbedingte Störung von (potentiellen) Fortpflanzungs-/Ruhestätten und Nahrungsrevieren von Offenlandvogelarten, Vogelarten halboffener Landschaften und Amphibien
- (teilweiser) Verlust von Wohn- und Zufluchtsstätten des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings

Eine nähere Beschreibung der unvermeidbaren Beeinträchtigungen findet sich in Kapitel 4.5 der Unterlage 12.1T, das jeweilige flächenmäßige Ausmaß der Beeinträchtigungen ist aus Kapitel 7.1 der Unterlage zu ersehen. Hierauf wird verwiesen. Die dortige Aufstellung ist hinreichend exakt und aussagekräftig; sie entspricht im Übrigen auch dem im Rahmen der Anwendung der "Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und Art. 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" der Bayerischen Staatsministerien des Innern sowie für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 21.06.1993 (siehe dazu noch unter C. 3.3.6.4.8) bayernweit üblichen Standard.

Der Vollständigkeit halber wird darauf hingewiesen, dass in den im Anhörungsverfahren wiederholt angesprochenen Waldsaum entlang des „Mutschachwaldes“ nur auf einer Länge von etwa 70 m randlich eingegriffen wird. Ca. 100 m<sup>2</sup> der betreffenden Saumstruktur werden überbaut (siehe dazu Kapitel 7.1 der Unterlage 12.1T zum Konfliktbereiche K4). Darüber hinaus gehende Eingriffe in den Waldsaum erfolgen nicht, die dort vorhandenen Altbäume sind nicht betroffen.

#### 3.3.6.4.6 Kompensationsmaßnahmen

Die vom vorhabensbedingten Eingriff ausgehenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen müssen – wie unter C. 3.3.6.4.1 bereits dargelegt – durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen oder ersetzt werden (§ 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG), wobei Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen seit der Novellierung des BNatSchG zum 01.03.2010 nunmehr grundsätzlich gleichrangig nebeneinander stehen. Die Pflicht zu möglichen Kompensationsmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts striktes Recht (siehe bereits Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565; Urteil vom 01.09.1997, NuR

1998,41). Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des § 15 Abs. 5 BNatSchG statt (spezifische naturschutzrechtliche Abwägung), wenn die mit einem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder in angemessener Frist nicht auszugleichen oder zu ersetzen sind.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Der Unterhaltungszeitraum ist durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen (§ 15 Abs. 4 Sätze 1 und 2 BNatSchG).

Im vorliegenden Fall war dem Vorhabensträger die Unterhaltung und Pflege auf unbestimmte Dauer aufzugeben, da die Ortsumgehung Dinkelsbühl zu einer dauerhaften Überbauung/Versiegelung der Eingriffsfläche und dauerhaftem Verlust ökologischer Strukturen führt. Das Kompensationsziel kann deshalb hier nicht nach Ablauf einer begrenzten Zeitspanne erreicht werden, da der Eingriff fort dauert, solange die Ortsumgehung und die daraus resultierenden Beeinträchtigungen bestehen. Der dauerhaft wirkende Eingriff aus dem Bau und dem Betrieb der Umgehung und der damit verbundene dauerhafte Flächen- und Strukturverlust können nur durch eine auf Dauer erfolgende Bereitstellung der Ausgleichsflächen kompensiert werden (siehe Nebenbestimmung A. 3.2.12).

Die Zugriffsmöglichkeit auf die Ausgleichsflächen sowie der dauerhafte Bestand der Maßnahmen sind hinreichend abgesichert. Die Flächen, auf denen die Maßnahmen geplant sind, hat die Bundesstraßenverwaltung mittlerweile zum größten Teil erworben. Für den Teil der Maßnahmenfläche vA1, für den noch kein Kaufvertrag abgeschlossen wurde, liegt eine Bauerlaubnis des Eigentümers vor, mit der u. a. der Vorhabensträger auch unwiderruflich ermächtigt wurde, die notwendige Fläche in Besitz zu nehmen.

#### 3.3.6.4.7 Ausgleichbarkeit/Nichtausgleichbarkeit der Beeinträchtigungen

Die weitere Prüfung setzt die konkrete Klärung voraus, in welchem Umfang das Vorhaben ausgleichbare bzw. nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen hervorruft (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, NVwZ 2001, 673, 681). Ausgehend von der Konfliktsituation bzw. Eingriffssituation ist eine Beurteilung der Ausgleichbarkeit der Beeinträchtigungen vorzunehmen. Die Prüfung und Beurteilung der Ausgleichbarkeit erfolgt auf der Grundlage der Wertigkeit / Wiederherstellbarkeit der beeinträchtigten Flächen und Funktionen, wobei als Wertmaßstab bzw. Indikator Art und Größe der betroffenen Grundfläche herangezogen werden, mit denen die Funktionen verbunden sind. Dabei prägen sich die Funktionen in erster Linie im Biotoptyp mit dessen jeweiligem Entwicklungs- und Erhaltungszustand aus. Außerdem sind die weiteren konkreten örtlichen Gegebenheiten und Möglichkeiten im Landschaftsraum, z. B. das Vorhandensein geeigneter Ausgleichsflächen, zu berücksichtigen.

Bei der Einstufung in "ausgleichbar" oder "nicht ausgleichbar" werden in Bezug auf den Naturhaushalt die Überbauung oder Versiegelung intensiv land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen bzw. "wiederherstellbarer Biotope" am ehesten als ausgleichbar und die Überbauung "nicht wiederherstellbarer Biotope" am ehesten als nicht ausgleichbar erachtet. Funktionale Beeinträchtigungen werden dementsprechend für den Einzelfall betrachtet.

Basierend auf den Erhebungen des Vorhabensträgers, die insbesondere in die landschaftspflegerische Begleitplanung eingeflossen sind, werden die in ihrer Betroffenheit als einheitlich zu bewertenden Elemente des Naturhaushaltes (in Flächen und Funktionen) und ihre Beeinträchtigungen beurteilt. Das Landschaftsbild

bleibt bei dieser Betrachtung zunächst außen vor, da eine sachgerechte Aufarbeitung eine Differenzierung zwischen den Kategorien Naturhaushalt und Landschaftsbild erforderlich macht, insbesondere um im Teilbereich Naturhaushalt eine nachvollziehbare Zuordnung von Eingriff und Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen zu treffen.

Auf Kapitel 7.1 der Unterlage 12.T und die hier abgedruckte Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich wird im Einzelnen Bezug genommen. Dort wird der Eingriff in einzelne Beeinträchtigungen für die jeweiligen Elemente des Naturhaushalts unterteilt, kurz beschrieben und zu den Konfliktbereichen K1 bis K13 in Beziehung gesetzt. Dem folgt die Angabe der jeweils beeinträchtigten Fläche, die aus dem Eingriff in den Naturhaushalt resultiert. Dabei wird für die jeweilige eingriffsbedingte Beeinträchtigung – bezogen auf die davon jeweils beeinträchtigte Fläche – nach den genannten Kriterien die Ausgleichbarkeit ermittelt. Vorliegend ergibt sich hiernach, dass die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen des Naturhaushalts ausnahmslos ausgleichbar sind.

Die konkreten Beeinträchtigungen und ihre jeweilige Verortung lassen sich dem festgestellten landschaftspflegerischen Begleitplan (insbesondere in einer Zusammenschau der Unterlagen 12.1T und 12.2T) hinreichend bestimmt entnehmen. Eine noch weitergehende, parzellenscharfe Darstellung ist nicht geboten. Es ist hinreichend nachvollziehbar, welche Beeinträchtigungen bei welchem Konflikt für die jeweilige Nutzung auftreten.

Neben dem Naturhaushalt ist auch das Landschaftsbild zu betrachten, das zwar nach der Verwirklichung des Vorhabens in seiner ursprünglichen Form nicht wiederhergestellt, aber entsprechend den rechtlichen Vorgaben im Sinne einer Kompensation landschaftsgerecht neu gestaltet werden kann. In dem betroffenen Landschaftsraum soll ein Zustand geschaffen werden, der in gleicher Art, mit gleichen Funktionen und ohne Preisgabe wesentlicher Faktoren des optischen Beziehungsgefüges den vorher vorhandenen Zustand in größtmöglicher Annäherung fortführt. Dabei ist nicht erforderlich, dass alle optischen Eindrücke unverändert erhalten bleiben. Zwar müssen auch bei einer landschaftsgerechten Neugestaltung die ursprünglichen landschaftsästhetischen Funktionen und Werte wieder vorhanden sein; gegenüber dem Ausgangszustand sind aber auch visuell wahrnehmbare Veränderungen möglich, sofern der grundsätzliche Landschaftscharakter gewahrt bleibt. Der Umstand der (landschaftsgerechten) Neugestaltung bedeutet zwangsläufig, dass damit zugleich eine Veränderung und die Tatsache des Eingriffs sichtbar bleiben (vgl. OVG Münster, Urteil vom 30.06.1999, NuR 2000, 173 m. w. N.).

Der landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes dienen die plangegenständlichen Gestaltungsmaßnahmen G1 bis G8 innerhalb des Straßenraums und im Bereich des Trassenumfeldes. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf Kapitel 5.5 der Unterlage 12.1T, die in dieser Unterlage enthaltenen Maßnahmenblätter zu den genannten Gestaltungsmaßnahmen sowie den landschaftspflegerischen Maßnahmenplan (Unterlage 12.3T) Bezug genommen. Anzumerken ist lediglich ergänzend, dass die Gestaltungsmaßnahmen, anders als die landschaftspflegerische Begleitplanung wohl annimmt, nur einen Ersatz im Sinne der Eingriffsregelung, aber keinen Ausgleich bewirken dürften, da ein Ausgleich von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes regelmäßig nur bei kleineren Eingriffen in das Landschaftsbild, wie etwa einem Abgrabungsvorhaben, das vollständig verfüllt wird, vorstellbar ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.11.2016, NVwZ 2017, 627 Rn. 20).

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass der vorhabensbedingte Gesamteingriff in die Natur vollständig ausgleichbar ist. Der Eingriff in das Landschaftsbild ist jedenfalls im Wege des Ersatzes insgesamt kompensierbar.

#### 3.3.6.4.8 Ermittlung des Bedarfs an Ausgleichs- und Ersatzflächen

Die Ermittlung des Flächenbedarfs für die Ausgleichs- und Ersatzflächen erfolgt auf der Basis der vorliegend noch maßgeblichen "Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" vom 21.06.1993" (künftig: "Grundsätze") des Bayerischen Staatsministeriums des Innern und des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen. Für die Ermittlung des Kompensationsflächenbedarfs sind dabei maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss sowie auf Boden, Wasser, Klima und Luft.

Nach diesen "Grundsätzen" sind für bestimmte, dort näher umschriebene Eingriffsarten je nach Intensität des Eingriffs Flächen für den Ausgleich oder Ersatz vorgesehen, deren Umfang nach bestimmten Faktoren zu bemessen ist. Die "Grundsätze" geben im Interesse einer einfachen und gleichmäßigen Beurteilung Grundsätze und Richtwerte für die Ermittlung des Umfangs der Flächen an, auf denen die zur Erreichung des Ausgleichs bzw. Ersatzes erforderlichen Maßnahmen durchzuführen sind. Die "Grundsätze" ermöglichen die Ermittlung für den Kompensationsumfang im Einzelfall auf der Grundlage vereinfachter standardisierter fachlicher Gesichtspunkte und gewährleisten im Regelfall einen flächenmäßig ausreichenden Ausgleich. Für die Planfeststellungsbehörde besteht kein Anlass, die genannten Grundsätze und Richtwerte in Frage zu stellen, zumal in besonderen Einzelfällen von den Grundsätzen und Richtwerten abgewichen werden kann, sofern hierfür eine stichhaltige und individuelle Begründung gegeben ist. Die Heranziehung dieser "Grundsätze" wurde in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes ausdrücklich nicht beanstandet (siehe BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, NVwZ 2001, 1154, 1156; Urteil vom 15.01.2004, NVwZ 2004, 732, 738).

Die am 01.09.2014 in Kraft getretene Verordnung über die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft (Bayerische Kompensationsverordnung – BayKompV) ist auf das gegenständliche Vorhaben nicht anzuwenden, da der Antrag auf Planfeststellung unter Vorlage der Planfeststellungsunterlagen noch am 29.08.2014 bei der Planfeststellungsbehörde eingegangen ist (§ 23 Abs. 1, § 24 BayKompV). Von der dem Vorhabenträger eröffneten Möglichkeit, die Anwendung der Verordnung auf das Vorhaben trotz dessen ausdrücklich zu beantragen, hat er bis zum heutigen Tag keinen Gebrauch gemacht.

Die im Anhörungsverfahren aufgeworfene Frage, ob in einem Fall wie hier, in dem nach dem Inkrafttreten der BayKompV die Planunterlagen zu einem Vorhaben geändert und erneut ausgelegt wurden, die Kompensationsverordnung Anwendung finden muss, ist zu verneinen. Der Wortlaut des § 23 Abs. 1 BayKompV gibt hierfür nichts her; er erwähnt lediglich Verfahren, die vor Inkrafttreten der BayKompV beantragt worden sind, zu Änderungen von Vorhaben während des Verfahrens verhält er sich nicht. Die amtliche Begründung zur Bayerischen Kompensationsverordnung gibt zu § 24 insoweit an, dass die hier interessierenden Regelungen der BayKompV (erst) zum 01.09.2014 in Kraft treten, um eine reibungslose Umstellung laufender Planungen zu gewährleisten. Die Ausgestaltung des Inkrafttretens der Verordnung orientiert sich damit erkennbar an dem Gesichtspunkt, dass weit fortgeschrittene Planungen nicht ohne größeren Arbeits- und Zeitaufwand den Vorgaben der BayKompV genügend „umgestellt“ bzw. „umgearbeitet“ werden können. Dies soll vermieden werden, um bereits verfestigte

und detaillierte Vorhabensplanungen zeitlich nicht zurück zu werfen. Es spricht nichts dafür, dass im Falle erforderlicher Tekturen etwas anderes gelten sollte. Insbesondere mit Blick auf die in vorliegendem Fall insgesamt überschaubaren planlichen Änderungen bzw. Ergänzungen der Unterlagen, die im Rahmen der eingebrachten Tektur vorgenommen wurden, kann nicht ansatzweise festgestellt werden, dass sich die Identität des Vorhabens infolge der vorgenommenen Änderungen verändert hätte (vgl. dazu BayVG, Urteil vom 17.05.2018 – 8 A 17.40016 – juris Rn. 149 f). Die von dem Vorhaben ausgehenden Auswirkungen sind infolge der Änderungen bzw. Ergänzungen der Unterlagen nicht in grundlegend anderem Licht zu betrachten; gegenüber den Auswirkungen, die von der ursprünglichen Planung ausgingen, führen die Änderungen zu keiner greifbaren Steigerung der Wirkintensität. Die geänderte Planung weist nach Gegenstand, Art, Größe und Betriebsweise vielmehr keinen relevanten Unterschied zur ursprünglichen Planungsfassung auf. Jedenfalls in einer derartigen Fallgestaltung besteht keine Veranlassung, ein vor dem 01.09.2014 beantragtes und nach diesem Zeitpunkt geändertes Vorhaben nun anhand der Regelungen der BayKompV zu beurteilen.

Soweit in diesem Zusammenhang vorgebracht wurde, dass wenn zum Zeitpunkt der Entscheidung über den Antrag insoweit aktuellere fachliche Standards existierten, diese der Entscheidung zu Grunde zu legen seien, verfängt dies im Hinblick auf die Regelung des § 23 BayKompV ebenso nicht. Derartige Übergangsregelungen, die die weitere Anwendbarkeit einer „alten“ Rechtslage in gewissem Rahmen bestimmen, sind im Umweltrecht im Übrigen auch nicht unüblich, namentlich auch um den von der Rechtsänderung betroffenen Planungsträgern eine gewisse Planungssicherheit zu geben und unnötige zusätzliche Planungskosten für laufende oder weit fortgeschrittene Vorhaben zu vermeiden (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 08.09.2016 – 3 A 5.15 – juris Rn. 51 zum sog. „Schienenbonus“).

Die für die Ermittlung des Kompensationsbedarfs erforderlichen Bestandsaufnahmen und Bewertungen hat der Vorhabensträger im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens bzw. eingebrachten Tektur durchgeführt. Eine vollständige Erfassung aller betroffenen Tier- und Pflanzenarten ist regelmäßig nicht erforderlich. Es reicht vielmehr aus, wenn für den Untersuchungsraum besonders bedeutsame Repräsentanten an Tier- und Pflanzengruppen festgestellt werden und für die Bewertung des Eingriffs auf bestimmte Indikationsgruppen abgestellt wird (BVerwG, Beschluss vom 21.02.1997, UPR 1997, 295; vgl. auch BVerwG, Urteil vom 15.01.2004, DVBl. 2004, 642). Dabei hängen die Anforderungen an die Untersuchungstiefe nicht zuletzt von den jeweiligen naturräumlichen Gegebenheiten ab. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen hinreichend sichere Rückschlüsse auf die faunistische und die floristische Ausstattung eines Gebiets zu, so kann es mit der gezielten Erhebung repräsentativer Daten sein Bewenden haben. Im Hinblick darauf hegt die Planfeststellungsbehörde keine Bedenken gegen die Verwertbarkeit und hinreichende Aussagekraft der durchgeführten Bestandserhebungen, auch die höhere Naturschutzbehörde hat insoweit keine Bedenken erhoben.

Auf der Grundlage der bewerteten Bestandserhebungen und der ebenfalls bewerteten konkreten eingriffsbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erfolgt in einem weiteren Schritt die Bestimmung des quantitativen Umfangs der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen auf der Basis der oben zitierten "Grundsätze". Auf Kapitel 7.1 der Unterlage 12.1T wird diesbzgl. Bezug genommen. Dort ist das Gesamtausgleichserfordernis konkret ermittelt. Bei der Ermittlung des Flächenbedarfs für die Kompensationsmaßnahmen wurden die beeinträchtigten Flächen gemäß den "Grundsätzen" mit einem Faktor bewertet, so dass qualitative Elemente und ökologische Wertungen in die Bestimmung des Flächenumfangs mit einfließen. Dadurch wird auch dem Umstand Rechnung getragen, dass die jeweiligen Funktionen an den Biotoptyp mit seinem tatsächlichen Entwicklungs- und Erhaltungszustand gebunden sind. Ausgehend hiervon errechnen

net sich vorliegend ein flächenmäßiger Kompensationsbedarf von knapp 3,22 ha bezogen auf den Eingriff in den Naturhaushalt. Demgegenüber beinhaltet die festgestellte Planung insgesamt 6,76 ha an anrechenbarer Kompensationsfläche und deckt damit den errechneten Kompensationsbedarf von der Fläche her vollständig ab.

Das Landratsamt Ansbach hat im Rahmen seiner Beteiligung im Jahr 2015 geltend gemacht, der in der landschaftspflegerischen Begleitplanung für die Versiegelung von landwirtschaftlichen Nutzflächen angesetzte Kompensationsfaktor von 0,3 sei hier wegen der hohen Biotopbedeutung der Flächen zu niedrig bemessen.

Dem folgt die Planfeststellungsbehörde nicht. Nach dem Grundsatz 3 der „Grundsätze“ ist für die Versiegelung von Äckern und intensiv genutztem Grünland regelmäßig ein Kompensationsfaktor von 0,3 anzusetzen. Dies ist vorliegend auch geschehen. Für den Ansatz eines höheren Faktors sieht die Planfeststellungsbehörde hier keine Veranlassung, zumal auch die höhere Naturschutzbehörde insoweit keinerlei Bedenken geäußert hat. Soweit in diesem Zusammenhang vom Landratsamt auf das Vorkommen seltener Tierarten hingewiesen wird, ist entsprechenden Betroffenheiten nach dem Grundsatz 7 nicht durch eine Erhöhung des Faktors, sondern durch die Bereitstellung weitergehender Ausgleichsflächen Rechnung zu tragen. Derartige Maßnahmen sind auch Gegenstand der festgestellten Planung; der anrechenbare Flächenumfang der Maßnahmen vA1, vA2 und vA3 geht deutlich über den errechneten Kompensationsbedarf hinaus. Der Grundsatz 1 ist vorliegend ebenso nicht einschlägig, es handelt sich bei den betreffenden Flächen nicht um landwirtschaftliche Flächen mit hohem Biotopwert. Flächen mit hohem Biotopwert in diesem Sinne sind nur Flächen, die den Kriterien der Biotopkartierung entsprechen. Dies trifft aber für die hier betroffenen Acker- und Grünlandflächen nach den Ergebnissen der durchgeführten Bestandserhebungen durchweg nicht zu. Die höhere Naturschutzbehörde hat eine Anwendung des genannten Grundsatzes insoweit auch nicht gefordert.

Soweit das Landratsamt kritisiert hat, es sei nicht zu erkennen, ob für den Verlust von Gehölzen ein Ausgleich hinsichtlich des Naturhaushalts vorgesehen sei, ergibt sich aus der tabellarischen Gegenüberstellung in Kapitel 7.1 der Unterlage 12.1T hinreichend, dass dies – mit Ausnahme der vom Konflikt K3 betroffenen Gehölzstrukturen – nicht der Fall ist. Weitergehend, als in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehen, ist aber auch insoweit eine Kompensation nicht erforderlich. Aus dem Grundsatz 1 der „Grundsätze“ folgt deutlich, dass Gehölzverluste nur dann gesondert flächenmäßig bilanziert werden, wenn Strukturen betroffen sind, die den Kriterien der Biotopkartierung entsprechen. Die Beseitigung nicht darunter fallender Gehölzstrukturen ist nach dem Grundsatz 3 zu behandeln; dies ist vorliegend auch geschehen (siehe etwa die Bilanzierung zu den Konfliktbereichen K1 und K2). Für eine Abweichung von den „Grundsätzen“ insoweit ist für die Planfeststellungsbehörde ebenso kein Anlass zu erkennen; auch die höhere Naturschutzbehörde hat insoweit keine Bedenken geäußert.

Das Landratsamt hat weiter darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Eingriffsregelung auch insoweit Ausgleich zu leisten sei, als Flächen infolge von Verkleinerungen ihren Biotopwert weitestgehend verlören. Dies sei für einen Großteil der Flächen westlich der Trasse, teilweise auch bzgl. Flächen östlich der Ortsumgehung der Fall.

Das Landratsamt nimmt damit Bezug auf den Grundsatz 2 der „Grundsätze“, wonach dann, wenn ein Biotop durch die unmittelbare Flächenveränderung so verkleinert wird, dass die verbleibende Restfläche ihren Biotopwert weitgehend verliert, auch für die Restfläche entsprechend dem Grad der Beeinträchtigung Ausgleich geleistet werden soll. Diese Ansicht berücksichtigt allerdings nicht die

zahlreichen hier vorgesehenen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen, die der Barrierewirkung, die zu einer Isolation von Teilhabitaten mit vollständigem Funktionsverlust führen könnten, wirksam entgegen wirken. Sie verhindern durch die Aufrechterhaltung verschiedener Funktionsbeziehungen über die Ortsumgehungs-trasse hinweg in ihrer Gesamtheit in hinreichender Weise einen Funktionsverlust von den nach dem Bau der Ortsumgehung noch verbleibenden Lebensraumteilflächen.

Soweit das Landratsamt in diesem Zusammenhang die mögliche Erweiterung von Gewerbeflächen am Ostrand von Dinkelsbühl anspricht, darf nochmals darauf hingewiesen werden, dass die damit wohl insbesondere angesprochene Fläche nördlich der Heininger Straße von der Stadt Dinkelsbühl nicht mehr zu Bebauung vorgesehen ist. Der nunmehr geltende Flächennutzungsplan stellt die betreffende Fläche als Fläche für die Landwirtschaft bzw. Grünfläche dar.

Eine Überrechnung des Kompensationsbedarfs, wie sie das Landratsamt für notwendig gehalten hat, ist sonach nicht angezeigt. Ebenso wenig ist eine Darstellung der einzelnen eingriffsbetroffenen Flächen mit den ihnen zugeordneten Kompensationsfaktoren in Planform erforderlich. Die Zuordnung von Eingriff und Ausgleich ist anhand der tabellarischen Gegenüberstellung in der Unterlage 12.1T jedenfalls in der Zusammenschau mit den weiteren landschaftspflegerischen Unterlagen hinreichend nachvollziehbar; die Erstellung eines „Bilanzierungsplans“ ist im Rahmen der Anwendung der „Grundsätze“ im Übrigen auch nicht üblich.

Soweit das Landratsamt auf den Grundsatz 6 der „Grundsätze“ verweist, wonach u. a. Maßnahmen innerhalb der Beeinträchtigungszone der Ortsumgehung nur in eingeschränktem Umfang angerechnet werden können, trägt dem die landschaftspflegerische Begleitplanung Rechnung. Die Maßnahme vA1 liegt teilweise innerhalb dieser Beeinträchtigungszone, dementsprechend werden von der Gesamtfläche der Maßnahme von 2,11 ha lediglich 1,85 ha im Rahmen der Bilanzierung angerechnet.

Das Landratsamt meint außerdem, für das Schutzgut Boden seien neben der in kleinem Umfang vorgesehenen Entsiegelung bestehender Straßen- und Wegeflächen keine weiteren Maßnahmen vorgesehen, die speziell diesem Schutzgut zugutekämen. Insoweit seien demnach zusätzliche Maßnahmen festzulegen, durch die speziell der Verlust von Bodenfunktionen kompensiert werden könne.

Auch dem folgt die Planfeststellungsbehörde nicht. Wie sich aus dem Grundsatz 11 der „Grundsätze“ deutliche gibt, decken die „Grundsätze“ die Kompensation für Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, die unter anderen auch das Naturgut Boden betreffen, zwar nicht abschließend ab. Der Grundsatz 3 sorgt allerdings zumindest für einen gewissen Ausgleich auch für den Verlust von Bodenfunktionen durch Flächenversiegelungen. Zudem ist in Blick zu nehmen, dass die planfestgestellten Ausgleichsmaßnahmen sich etwa durch die Extensivierung von landwirtschaftliche Nutzung, dauerhafte Begrünung und ähnliche Effekte auch positiv auf den Bodenhaushalt auswirkt und so im Sinne einer Multifunktionalität auch Beeinträchtigungen von Bodenfunktionen mit kompensieren. Daher vermag die Planfeststellungsbehörde hier im Ergebnis nicht zu erkennen, dass für das Schutzgut Boden noch weitergehender Kompensationsbedarf besteht. Auch die höhere Naturschutzbehörde sieht keinen noch nicht abgedeckten Ausgleichsbedarf in dieser Hinsicht.

Die im Anhörungsverfahren von anderer Seite vorgebrachte Kritik, die genannte Gegenüberstellung sei nicht zur Beurteilung geeignet, ob der Eingriff in Natur und Landschaft ausreichend ausgeglichen wird, teilt die Planfeststellungsbehörde ebenso nicht, zumal sich auch die höhere Naturschutzbehörde auf Grundlage der

Gegenüberstellung in der Lage gesehen hat, sich ohne zusätzliche Angaben/Daten abschließend hinsichtlich der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zu äußern. Die Gegenüberstellung entspricht hinsichtlich ihres Detaillierungsgrades im Übrigen dem unter Anwendung der „Grundsätze“ weithin Üblichen. Eine bis ins letzte Detail gehende Darstellung des betroffenen Bestandes ist in den Planunterlagen auch aus Rechtsgründen unabhängig davon nicht erforderlich, ebenso wenig die genaue rechnerische Herleitung des jeweiligen Umfangs der betroffenen Flächen. Im Hinblick darauf, dass die verlangten Daten zudem einen nicht unerheblichen Umfang aufwiesen, würde eine Aufnahme dieser Daten in die Planunterlagen deren Gesamtumfang deutlich erhöhen und u. U. wegen der Überfrachtung der Unterlagen sogar der mit den Planunterlagen verfolgten Anstoßwirkung abträglich sein. Dass durch die ausgelegten Unterlagen insoweit Betroffenheiten nicht oder nicht vollständig geltend gemacht werden konnten (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 06.10.2010, NVwZ 2011, 626 Rn. 12), ist nicht ersichtlich.

Daneben wurde im Anhörungsverfahren geltend gemacht, es sei unklar, weshalb die verschiedenen Grundsätze aus den „Grundsätzen“ in der geschehenen Form angewandt worden seien. Insbesondere erscheine die Faktorenbildung bei den artenreichen Mähwiesen als zu gering. Hier nur von einem Faktor von 0,5 bzw. 1 auszugehen, genüge nicht, vielmehr hätte auch insoweit der Faktor 1,5 in Ansatz gebracht werden müssen. Auch die Bewertungen der Beeinträchtigung des Waldsaums seien nicht nachvollziehbar, die Fläche für die mittelbare Beeinträchtigung dürfte zu gering sein. Da hier wichtige Lebensräume nicht nur gering belastet würden, müsse auch hier zumindest der Faktor 1 herangezogen werden.

Auch diese Kritik teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Artenreiche Mähwiesen stellen wiederherstellbare, der Biotopkartierung entsprechende Biotope mit kurzer Entwicklungszeit im Sinne des Grundsatzes 1.1 der „Grundsätze“ dar, so dass dementsprechend bei einer Versiegelung/Überbauung Kompensation unter Ansatz eines Faktors von 1,0 zu erbringen ist, bei Biotopflächen in der Beeinträchtigungszone einer bestehenden Straße verringert sich nach dem Grundsatz 1.4 der Faktor auf 0,5. Bei einer mittelbaren Beeinträchtigung straßennaher Biotope ist für die Kompensation ebenso der Faktor 0,5 in Ansatz zu bringen (Grundsatz 5.1). Die Voraussetzungen, unter denen nach Grundsatz 5.2 eine erweiterte Beeinträchtigungszone angenommen werden kann, sind hier nicht gegeben, alleine die Zerschneidung bisher unzerschnittene Räume reicht insoweit nicht aus. Auf Grund der zuletzt gemachten Ausführungen ist gleichzeitig auch die vorgenommene flächenmäßige Abgrenzung der mittelbaren Beeinträchtigung des angesprochenen Waldsaums als zutreffend anzusehen, auch insoweit fehlt es an besonderen räumlichen Gegebenheiten, die im Sinne der Eingriffsregelung relevante Beeinträchtigungen über die nach Grundsatz 5.1 vorliegend anzusetzende Beeinträchtigungszone hinaus erkennen ließen. Dafür, dass hier abweichend vom Regelfall über die Richtwerte bzw. Faktoren der „Grundsätze“ hinaus ein zusätzlicher Kompensationsbedarf bestehen könnte, vermag die Planfeststellungsbehörde ebenso keine Anhaltspunkte zu erkennen, zumal auch die höhere Naturschutzbehörde insoweit keine Einwände erhoben hat.

Im Übrigen darf darauf hingewiesen werden, dass vorliegend mit Blick auf die Flächendifferenz zwischen dem rechnerisch erforderlichen Ausgleich und dem tatsächlich vorgesehenen, anrechenbaren Ausgleichsumfang, der hier maßgeblich aus den schon weiter oben dargestellten artenschutzrechtlichen Problemlagen resultiert, selbst eine Erhöhung der Faktoren entsprechend den im Anhörungsverfahren vorgetragenen Forderungen nicht dazu führen würde, dass die planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen den nach der Eingriffsregelung zu leistenden Ausgleich flächenmäßig nicht mehr erbringen würden; auch einen entsprechend erhöhten Kompensationsbedarf würden sie noch vollumfänglich abdecken.

Dass bei den Konflikten K6 bis K 13 in der Gegenüberstellung keine betroffenen Flächen angegeben werden, aber diesen Maßnahmen als Kompensation zugeordnet werden, wie außerdem behauptet wird, trifft nur zum Teil zu. Mehreren dieser Konflikte sind tatsächlich keine Kompensationsmaßnahmen zugeordnet, sondern lediglich Vermeidungs- bzw. Schutzmaßnahmen. Dass den übrigen Konflikten teilweise keine beeinträchtigte Fläche, aber Ausgleichsmaßnahmen zugeordnet werden, beruht im Übrigen auf dem in der Gegenüberstellung hier jeweils genannten Grundsatz 7 der „Grundsätze“. Dieser bezieht sich ausdrücklich auf die Beeinträchtigung von Lebensräumen von Tierarten mit größeren Arealansprüchen und seltenen Biotopkomplexen. Danach sind weitergehende Kompensationsmaßnahmen erforderlich, wenn und soweit es zum Ausgleich der Beeinträchtigung von bedrohten Tierarten mit größeren Arealansprüchen erforderlich ist. Genau dies ist hier der Fall, wie sich im Einzelnen aus den Darlegungen zum speziellen Artenschutzrecht weiter oben in diesen Beschluss ergibt. Da diese Maßnahmen über die sonst in den „Grundsätzen“ vorgesehenen Faktoren nicht hinreichend hergeleitet bzw. abgebildet werden können und dementsprechend auch nicht in die quantitative Kompensationsberechnung mit einbezogen werden, ist an der entsprechenden Stelle auch die Angabe einer beeinträchtigten Fläche nicht notwendig.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach schlägt auf Grund der sich aus den vorstehenden Zahlen ergebenden rechnerischen Überkompensation durch das planfestgestellte Maßnahmenkonzept vor, die „überschüssige“ Fläche in ein Ökokonto einzustellen, um sie für andere Vorhaben als Ausgleichsfläche zu bevorraten. Es erkennt dabei an, dass die Ausgleichsmaßnahmen nicht verringert bzw. verkleinert werden können, da ihre Größe vorliegend maßgeblich durch artenschutzrechtliche Problemstellungen determiniert ist.

Für die Umsetzung dieses Vorschlags sieht die Planfeststellungsbehörde indes keinen Spielraum. Wie die höhere Naturschutzbehörde im Erörterungstermin bestätigt hat, ist vorliegend wegen der teilweise sehr spezifischen Habitatansprüche der vom Vorhaben betroffenen besonders bzw. streng geschützten Tierarten eine Ausführung weiterer Kompensationsmaßnahmen auf den Maßnahmeflächen – zusätzlich zu den planfestgestellten Maßnahmen, die durch andere Maßnahmen nicht in ihrer Funktion beeinträchtigt werden dürfen – aus fachlicher Sicht nicht sinnvoll möglich. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Zur Kompensation des Eingriffs in das Landschaftsbild sind verschiedene Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen (vgl. Kapitel 5.5 der Unterlage 12.T sowie Unterlage 12.3T). Die in erster Linie naturschutzfachlich begründeten Kompensationsmaßnahmen für den Naturhaushalt übernehmen aber insoweit teilweise eine komplementäre Funktion (etwa in Gestalt der Maßnahme vA1).

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach meint, es sollten grundsätzlich alle Gestaltungsmaßnahmen, denen auch ökologische Funktionen zukämen, als Kompensationsmaßnahmen anerkannt werden, um den Verbrauch an landwirtschaftlicher Fläche zu minimieren, zumal vorliegend sehr großzügige Gestaltungsmaßnahmen mit einem Umfang von knapp 14 ha geplant seien. Dies betreffe insbesondere die Gestaltungsmaßnahmen G1, G2 und G3, diese müssten anerkannt bzw. in ein Ökokonto eingestellt werden.

Dieses Ansinnen muss zurückgewiesen werden. Die Gestaltungsmaßnahmen werden zum Großteil auf Flächen im unmittelbaren Umfeld der Ortsumgehung durchgeführt und liegen damit innerhalb der Beeinträchtigungszone der Ortsumgehung (vgl. dazu Grundsatz 5 der „Grundsätze“). Im Regelfall sollen Kompensationsmaßnahmen nur außerhalb dieser Beeinträchtigungszone durchgeführt werden

(siehe Grundsatz 6 der „Grundsätze“). Zwar können nach Grundsatz 6 der „Grundsätze“ in begründeten Ausnahmefällen auch innerhalb der Beeinträchtigungszone Maßnahmen durchgeführt werden. Wegen der verminderten Qualität der Maßnahmen in diesem Fall sind sie jedoch entsprechend größer zu dimensionieren, zudem müssen die Maßnahmen mindestens so weit vom Fahrbahnrand abgerückt werden, dass sie ihre ökologische Funktion erfüllen können. Der Grundsatz 9 erwähnt außerdem explizit, dass eine Maßnahme, die dem Ausgleich von Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts dient, zugleich auch der Kompensation von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes dienen kann und umgekehrt, verweist aber anschließend wiederum auf den Grundsatz 6. Mit Blick darauf, dass die Gestaltungsmaßnahmen hier – wie es beim Straßenbau regelmäßig der Fall ist – im Wesentlichen in Form von schmalen Bändern entlang der Ortsumgebung angeordnet sind, ist aber nicht zu erkennen, dass die Maßnahmen auch eine Aufwertung des Naturhaushalts bewirken können, die eine Anrechnung der Maßnahmen auf den Kompensationsumfang für den Naturhaushalt rechtfertigen würden. Auf Grund dessen besteht auch keine Grundlage für eine Bevorratung der Maßnahmen für zukünftige Vorhaben. Für die explizit angesprochenen Gestaltungsmaßnahmen G1, G2 und G3 gilt dies ebenso. Sie bewirken gleichfalls auf Grund ihrer konkreten Ausgestaltung und Lage keine für eine Anerkennung als Kompensation ausreichende Aufwertung des Naturhaushalts.

Die höhere Naturschutzbehörde hat der landschaftspflegerischen Begleitplanung auch im Hinblick auf den flächenmäßigen Umfang zugestimmt bzw. insoweit keine Einwendungen erhoben.

#### 3.3.6.4.9 Beschreibung, Lage, Umfang und Ausführung der Kompensationsmaßnahmen

Die plangegenständlichen Kompensationsmaßnahmen (wie auch die vorgesehenen sonstigen landschaftspflegerischen Maßnahmen) werden im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan (Unterlage 12.3T) sowie den zugehörigen Maßnahmenblättern (Kapitel 7.3 der Unterlage 12.T) im Einzelnen beschrieben und dargestellt. Dort findet sich auch eine zeichnerische Darstellung der Maßnahmen und ihre genaue Lage und Abgrenzung. Hierauf sowie auf die Beschreibungen in Kapitel 5.3 der Unterlage 12.1T wird Bezug genommen.

Konkret sind als Kompensationsmaßnahmen in der gegenständlichen Planung vorgesehen:

- Ausgleichsmaßnahme vA1: Neugestaltung von Landlebensräumen für die Knoblauchkröte durch Schaffung extensiven Grünlands und teilweise randliche Eingrünung durch Pflanzung von Hecken und Baumreihen auf einer Fläche von etwa 2,11 ha östlich von Dinkelsbühl
- Ausgleichsmaßnahme vA2: Neuetablierung von Habitaten für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling durch Schaffung extensiven Grünlands auf wechselfeuchten Wiesen auf einer Fläche von insgesamt etwa 1,25 ha in der Nähe der Froschmühle nördlich von Dinkelsbühl
- Ausgleichsmaßnahme vA3: Anlage geeigneter Lebensraumstrukturen für die Feldlerche durch Bereitstellung extensiven Grünlands und teilweiser Etablierung dreireihiger Dornhecken mit vorgelagertem Krautsaum sowie Pflanzung von Obstbäumen auf einer Fläche von ca. 3,66 ha nordwestlich von Dinkelsbühl unweit Maulmacher

Das plangegenständliche Kompensationskonzept genügt den Vorgaben von § 15 Abs. 3 BNatSchG. Für die Inanspruchnahme land- oder forstwirtschaftlich genutz-

ter Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen enthält diese Vorschrift ein ausdrückliches Rücksichtnahmegebot (Satz 1) sowie einen besonderen Prüfauftrag (Satz 2). Das Rücksichtnahmegebot bezieht sich dabei auf "agrарstrukturelle Belange". Diese werden in der Norm nicht definiert, sondern lediglich beispielhaft dahin konkretisiert, dass insbesondere für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen sind. Der Begriff der agrарstrukturellen Belange legt allerdings nahe, dass hiermit nicht diejenigen des einzelnen Land- oder Forstwirts gemeint sind, sondern solche, die die land- oder forstwirtschaftlichen Flächen insgesamt betreffen; insbesondere muss sichergestellt sein, dass weiterhin genügend Flächen für die Nahrungsmittelproduktion zur Verfügung stehen (BVerwG, Urteil vom 22.11.2016, NVwZ 2017, 627 Rn. 29). Was für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden sind, ist umfassend aus Sicht der Landwirtschaft zu bestimmen, wobei die Fruchtbarkeit anhand der Wertzahlen nach dem Bodenschätzungsgesetz ein maßgeblicher Gesichtspunkt ist (Schrader in Giesberts/Reinhardt, BeckOK Umweltrecht, Stand 01.04.2018, § 15 BNatSchG Rn. 42; vgl. auch § 9 Abs. 2 der mittlerweile geltenden BayKompV).

Vergleicht man vorliegend die Acker- bzw. Grünlandzahlen der für die Kompensationsmaßnahmen vorgesehenen Flächen mit dem Durchschnittswert der Acker- und Grünlandzahlen des Landkreises Ansbach, welcher nach den Vollzugshinweisen zur Anwendung der Acker- und Grünlandzahlen gemäß § 9 Abs. 2 Bayerische Kompensationsverordnung (BayKompV), Stand 16.10.2014, für den Landkreis Ansbach bei 38 (Acker) bzw. 39 (Grünland) liegt, so ist festzustellen, dass die Zahlen bei der Maßnahmenfläche vA1 größtenteils zwischen 28 und 33 schwanken (nur ein kleiner Flächenteil weist eine Zahl von 36 auf), mithin den betroffenen Grundstücksteile nur eine unterdurchschnittliche Ertragskraft zuzuerkennen ist. Bei der Maßnahmenfläche vA3 bewegen sich die Zahlen zwischen 32 und 37, die Fläche ist damit allenfalls als durchschnittlich ertragsfähig anzusehen. Bei dem Grundstück, auf dem die Maßnahme vA2 zu liegen kommt, das als Grünland genutzt wird, betragen die Zahlen 38 bzw. 40; sie ist damit insgesamt auch nicht mehr als durchschnittlich ertragreich. Auch unabhängig davon ist nicht ersichtlich, dass die betroffenen Flächen auf Grund sonstiger Gegebenheiten/Randbedingungen für die Landwirtschaft von hervorgehobenem Wert sein könnten. Die Planfeststellungsbehörde kann daher schon nicht erkennen, dass die planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen überhaupt für die Landwirtschaft in besonderem Maß geeignete Böden beanspruchen.

Auch die nach § 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG vorrangige Prüfung, ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht werden kann, um möglichst zu vermeiden, dass Flächen aus der landwirtschaftlichen Nutzung genommen werden, lässt im Ergebnis eine Veranlassung für eine Veränderung des planfestgestellten Kompensationskonzeptes nicht erkennen. Insbesondere da die Kompensationsmaßnahmen vor allem auch der Bewältigung artenschutzrechtlicher Problemlagen dienen und deshalb jeweils den speziellen Ansprüchen der Arten, für die diese Maßnahmen vorrangig durchgeführt werden, genügen müssen, kann die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen, dass andere auch insoweit geeignete Flächen zur Verfügung stehen und gleichzeitig eben durch die Auswahl dieser Flächen die Belange der Landwirtschaft stärker geschont werden könnten. Dabei ist auch in Blick zu nehmen, dass die Maßnahmenflächen der landwirtschaftlichen Produktion nicht gänzlich entzogen werden; auf allen Flächen ist in Zukunft (zumindest in gewissem Rahmen) eine extensive Grünlandnutzung Maßnahmenbestandteil. Der Vorhabensträger hat im Übrigen auch mittlerweile die tatsächliche Verfügungsgewalt über die Maßnahmenflächen; dass die vormaligen landwirtschaftlichen Eigentümer

ihre Verfügungsgewalt über die Flächen zugunsten eines Nichtlandwirts aufgegeben haben, lässt indiziell ebenso auf eine nicht herausgehobene Eignung der Flächen für landwirtschaftliche Zwecke schließen. Auf Ökokontoflächen der Stadt Dinkelsbühl kann insoweit schon deshalb nicht zurückgegriffen werden, da die Stadt bislang kein solches Konto führt.

Im Rahmen des Erörterungstermins wurde darauf hingewiesen, dass nach § 15 Abs. 3 BNatSchG explizit auch die Möglichkeit zur Entsiegelung von Flächen von der Planfeststellungsbehörde in Betracht zu ziehen sei. Es sei deshalb zu fragen, ob es nicht rechtlich zwingend sei, dass die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabensträger aufgabe, solche Möglichkeiten zu prüfen und zwar unabhängig davon, wo die betreffende Fläche liege und wem sie gehöre. Insbesondere sei zu klären, ob die Planfeststellungsbehörde auch einer Gemeinde auferlegen könne, eine in ihrem Eigentum stehende Straße zu entsiegeln und für Kompensationsmaßnahmen zur Verfügung zu stellen.

Diese Fragen lassen sich dahin beantworten, dass im Rahmen dieses Verfahrens insoweit kein weiterer Handlungsbedarf besteht. Der Verpflichtung einer Gemeinde, die nicht selbst Vorhabensträger ist, zur Entsiegelung einer Fläche und deren Vorhaltung für Kompensationszwecke im Rahmen der Planfeststellung für eine staatliche Straße scheidet schon daran, dass sich die straßenrechtliche Planfeststellung zwar in dem für die Durchführung des Vorhabens erforderlichen Maß über Rechte und rechtlich geschützte Belange Dritter bis hin zur Zulassung der Enteignung hinwegsetzen kann, aber ohne eine gesonderte gesetzliche Grundlage nicht zulasten Dritter positive Leistungspflichten begründet werden können (BVerwG, Beschluss vom 29.06.2017, NVwZ 2017, 1717 Rn. 7 m. w. N.). Eine derartige gesetzliche Grundlage ist hier nicht ersichtlich; § 15 Abs. 3 BNatSchG statuiert lediglich einen Prüfauftrag, eine Eingriffsermächtigung beinhaltet die Vorschrift nicht. Eine anderweitige Rechtsgrundlage für eine entsprechende Verpflichtung kann die Planfeststellungsbehörde ebenso nicht erkennen. Auch unabhängig davon sind die Möglichkeiten zur Entsiegelung von Flächen zu Kompensationszwecken schon dadurch begrenzt, dass auch die hierfür möglicherweise in Frage kommenden Areale einen räumlich-funktionellen Bezug zum Eingriffsort aufweisen müssen, um tatsächlich eine Kompensation herbeiführen bzw. dazu beitragen zu können (vgl. etwa Gellermann in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand Dezember 2017, § 15 BNatSchG Rn. 35). Ebenso ist auch in diesem Zusammenhang der aus dem Rechtsstaatsprinzip fließende Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten, so dass auch unter diesem Blickwinkel dem Zugriff auf fremde Flächen enge Grenzen gesetzt sind. Im Hinblick auf diese Maßstäbe kann die Planfeststellungsbehörde vorliegend nicht erkennen, dass hier ernsthaft (weitere) Entsiegelungsmaßnahmen in Frage kommen. Der Vorhabensträger selbst verfügt im die Ortsumgebung umgebenden Raum über keine geeigneten Flächen, die er noch entbehren kann. Von Seiten Dritter wurden ihm auch keine geeigneten entsiegelbaren Flächen angeboten. Ein zwangsweiser Zugriff auf Flächen Dritter erscheint der Planfeststellungsbehörde angesichts der Gesamtumstände, insbesondere da der Vorhabensträger auf alle Flächen, auf denen Kompensationsmaßnahmen geplant sind, einen rechtlich gesicherten Zugriff hat, und auf der anderen Seite die versiegelten Flächen im Umfeld der Ortsumgehungsstrasse, soweit erkennbar, noch im Rahmen ihrer Zweckbestimmung genutzt werden, sie mithin nicht nutzlos "brach" liegen, auch ohne tiefer gehende Betrachtung als nicht verhältnismäßig.

Die Beanspruchung landwirtschaftlich genutzter Flächen für die weiter oben genannten Maßnahmen und die Einschränkung der landwirtschaftlichen Produktionsmöglichkeiten auf den betroffenen Flächen ist im Ergebnis unvermeidlich. Aus den für das Vorhaben sprechenden Gründen (siehe dazu unter C. 3.2) einerseits sowie den Anforderungen des speziellen Artenschutzrechts und dem öffentlichen Interesse an einem vollständigen Ausgleich der vorhabensbedingten Beeinträchti-

gungen von Natur und Landschaft andererseits ist dies aber hinzunehmen. Es ist nicht ansatzweise erkennbar, dass auch bei Durchführung der Maßnahmen nicht insgesamt weiterhin ausreichend Flächen für die Nahrungsmittelproduktion im betroffenen Raum zur Verfügung stünden.

Neben den vorstehend genannten Maßnahmen werden zur Kompensation von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes die Gestaltungsmaßnahmen G1 bis G8 auf Straßenrand- bzw. -nebenflächen durchgeführt (vgl. Kapitel 5.5 der Unterlage 12.1T sowie Unterlage 12.3T).

Einzelne Vorgaben für die konkrete Durch- und Ausführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen, insbesondere auch der Ausgleichsmaßnahmen, können insbesondere den Maßnahmenblättern in Kapitel 7.3 der Unterlage 12.1T entnommen werden. Daneben wurden zusätzliche Maßgaben in den Nebenbestimmungen unter A 3.2 angeordnet. Die landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen sind danach baldmöglichst, spätestens jedoch zwei Jahre nach Beendigung der Straßenbauarbeiten (baulich) fertig zu stellen. Die Fertigstellung der CEF-Maßnahmen/Ausgleichsmaßnahmen ist jeweils der höheren Naturschutzbehörde und der unteren Naturschutzbehörde anzuzeigen. Soweit es nicht aus technischen Gründen erforderlich ist, soll der Vorhabensträger auf die Ansaat von Flächen mit Landschaftsrasen verzichten, um einer natürlichen Sukzession den Vorzug zu geben.

#### 3.3.6.4.10 Funktion und Eignung der Kompensationsmaßnahmen

Die oben zitierten "Grundsätze" sind in erster Linie ein Hilfsmittel für die Bestimmung des quantitativen Umfangs von Kompensationsmaßnahmen. Deren Qualität, d. h. ihre Eignung, den Eingriff in adäquater Weise funktional zu kompensieren, muss in einem gesonderten Schritt überprüft werden.

Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen sind im Ergebnis, bezogen auf die jeweiligen Beeinträchtigungen, nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ zur vollständigen Kompensation geeignet. Der Vorhabensträger hat die vorgesehenen Maßnahmen und die damit verbundenen Ziele in den Planunterlagen nachvollziehbar erläutert (siehe Kapitel 5.1 und 5.3 der Unterlage 12.1T). Im Hinblick darauf sowie insbesondere mit Blick auf die Stellungnahmen der höheren Naturschutzbehörde kommt auch die Planfeststellungsbehörde zu dem Schluss, dass die Eignung der Kompensationsmaßnahmen und das vorgesehene Kompensationskonzept, das insbesondere eine Strukturaneicherung auf den Maßnahmenflächen sowie eine Nutzungsextensivierung vorsieht, – bei Beachtung der Nebenbestimmungen unter A 3.2 – in seiner Gesamtheit nicht zu beanstanden sind.

Die Kompensationsflächen sind nach der landschaftspflegerischen Zielsetzung sowohl nach Größe und Standort als auch qualitativ im zeitlichen Zusammenhang zur Funktionsübernahme im ökologischen Wirkungsgefüge geeignet. Dabei übernehmen die Flächen mehrere Funktionen. Wie sich eingriffsbedingte Beeinträchtigungen nicht nur punktuell und isoliert auf einzelne Funktionen oder Flächen auswirken, sondern gleichzeitig unterschiedliche Funktionen tangieren, können Kompensationsmaßnahmen ebenfalls zugleich etwa biotische (für Tiere und Pflanzen) und abiotische (für Boden, Wasser, Luft und Kleinklima) Ausgleichsfunktionen erfüllen oder neben der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts auch der landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes dienen. Im Ergebnis werden alle vorhabensbedingten gestörten Funktionen kompensiert. Das gilt auch mit Blick auf den „Mutschachwald“ in seiner Gesamtheit und dem dortigen Zusammenspiel aller Einzelkomponenten, wie dies im Anhörungsverfahren geltend ge-

macht wurde. Auch insoweit bewirken die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen insgesamt eine adäquate Kompensation der Eingriffswirkungen.

Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes werden durch geeignete Maßnahmen ebenso kompensiert (vgl. unter C. 3.3.6.4.9 dieses Beschlusses). Konkret erfolgt vorliegend eine landschaftsgerechte Neugestaltung des Landschaftsbildes nach einem einheitlichen Konzept durch verschiedene optisch wirksame Gestaltungsmaßnahmen, die zusammenwirken und sich gegenseitig ergänzen. Ziel der plangegegenständlichen gestalterischen Maßnahmen ist in erster Linie, das Bauvorhaben optisch in den Landschaftsraum einzubinden und das Landschaftsbild im Umfeld der neuen Straße durch geeignete landschaftstypische Strukturen und Maßnahmen landschaftsgerecht wieder herzustellen; teilweise zielen sie auch darauf, den Erholungs- und Aufenthaltswert des siedlungsnaher Freiräume zu erhöhen. Die Maßnahmen haben eine das Landschaftsbild optisch belebende und damit kompensierende Wirkung für Störungen im Beziehungsgefüge des Landschaftsbildes. Die entstehenden Veränderungen durch den Eingriff in das Landschaftsrelief sowie die visuellen Zerschneidungs- und Trennwirkungen bzw. deren Verstärkungen können dabei insbesondere durch die landschaftsgerechte Einbindung der Trasse in die umgebende Landschaft durch Maßnahmen wie z. B. geeignete Gehölzpflanzungen zur Einbindung der Bauwerke und die Neugestaltung von Straßenbegleitflächen in einer für den ursprünglichen Naturraum typischen Weise aufgefangen werden. Die vorgesehenen Maßnahmen sind geeignet, die Beeinträchtigungen in einer Weise zu kompensieren, dass nach Beendigung des Eingriffs das optische Beziehungsgefüge des vorher vorhandenen Zustandes in größtmöglicher Annäherung fortgeführt wird, ohne dass auf Dauer schwerwiegende, nicht mehr landschaftsgerechte Veränderungen der Landschaft zurückbleiben.

Würde man, wie im Anhörungsverfahren gefordert, den südlich der Ortsumgehungstrasse zwischen der Dürrwanger Straße und dem Bereich der „Wilhelmshöhe“ geplanten öffentlichen Feld- und Waldweg (Ifd. Nr. 5.8 der Unterlage 7.1 Blatt 1T), der die im betreffenden Bereich vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen einrahmt, näher an die Ortsumgehungstrasse heranzurücken, könnten die hier vorgesehenen Maßnahmen nicht in der geplanten Art und Weise durchgeführt werden (vgl. Unterlage 12.3T); eine adäquate Kompensation des vorhabensbedingten Eingriffs in das Landschaftsbild wäre damit ohne die Einplanung weiterer optisch wirksamer Maßnahmen nicht (mehr) zu erreichen. Einen zureichenden Grund dafür, dies dennoch in Kauf zu nehmen, sieht die Planfeststellungsbehörde nicht. Insbesondere teilt sie nicht die im Anhörungsverfahren vorgebrachten Bedenken, dass die vorgesehene Wegführung in der Nähe des Wohngebiets „Schelbuck“ dort zu unnötigem Lärm und Dreck führe. Der Weg verläuft mehr als 70 m vom Rand der dortigen Wohnbebauung entfernt, die Nutzungsintensität des Weges durch Fahrzeuge wird nach Lage der Dinge nicht den Rahmen des für derartige Wege im betroffenen Raum Üblichen überschreiten. Im Hinblick darauf vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen, dass die geplante Wegführung im angrenzenden Wohngebiet zu nicht vernachlässigbaren Beeinträchtigungen durch Immissionen irgendeiner Art führen könnte.

Weder aus den im Verfahren eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen noch aus sonstigen Erkenntnissen ergeben sich für die Planfeststellungsbehörde im Ergebnis begründete Zweifel an der Wirksamkeit der mit diesem Planfeststellungsbeschluss unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen festgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung steht auch im Einklang mit den in § 1 BNatSchG genannten Zielsetzungen. Namentlich genügt sie auch dem Gebot aus § 1 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG, den Austausch zwischen Populationen sowie Wanderungen und Wiederbesiedlung zu ermöglichen. Die wesentlichen Verbindungs- und

Vernetzungachsen im Untersuchungsgebiet werden durch die vorgesehenen Einzelmaßnahmen insgesamt in ihrer Funktion aufrecht erhalten, eine ausreichende ökologische Durchlässigkeit ist mithin sichergestellt. Um dies festzustellen, bedarf es auch nicht, wie im Anhörungsverfahren gefordert, weiterer Erhebungen, die den Bestand der Fauna und die jeweils benötigten Areale bzw. Funktionsräume darstellen können. Die insoweit zur Beurteilung des Kompensationskonzeptes erforderlichen Daten ergeben sich bereits aus den vom Vorhabensträger unter verschiedenen Gesichtspunkten durchgeführten Erhebungen in hinreichender Klarheit und Tiefe.

Auch der allgemeinen Vorgabe des § 1 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG, die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie den Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer zu sichern, genügt die landschaftspflegerische Begleitplanung. Mithilfe der vorgesehenen landschaftsgerechten Maßnahmen wird insgesamt den genannten Belangen hinreichend Rechnung getragen. Dies gilt insbesondere auch bzgl. des Erholungswerts der Landschaft. Der siedlungsnaher Erholungsraum bleibt durch die Erhaltung bzw. funktionelle Aufrechterhaltung von bestehenden Wegebeziehungen erreichbar. Die Allee am "Mutschachweg" bleibt auf Dauer bestehen, in sie wird nur so gering wie möglich im Rahmen des Baubetriebs eingegriffen. Für die im Rahmen der Bauabwicklung hier beseitigten Gehölze erfolgen sehr zeitnah Nachpflanzungen. Die Ortsumgehungsstrasse wird außerdem landschaftsgerecht in die Umgebung eingebunden, teilweise wird das Landschaftsbild durch gezielte einzelne Maßnahmen zusätzlich belebt.

Gleichfalls unberechtigt ist die Kritik, dass der landschaftspflegerische Begleitplan keine ausreichenden methodischen Anforderungen für die Maßnahmenplanung formuliere. Vielmehr wird in Kapitel 5.1 der Unterlage 12.1T hinreichend deutlich dargelegt, wie vorliegend das Maßnahmenkonzept aus Zielsetzungen und sonstigen Aussagen auf überregionaler, regionaler bzw. lokaler Ebene, die es aufgreift, entwickelt wurde. Dies ist entgegen der im Anhörungsverfahren geäußerten Kritik nicht zu beanstanden; die Vorgehensweise ist sachgerecht und im Bereich der bayerischen Straßenbauverwaltung auch allgemein üblich. Auch die höhere Naturschutzbehörde hat insoweit keine Bedenken geäußert, sondern bestätigt, dass das Maßnahmenkonzept die Ziele des Biotop- Artenschutzes konkretisiert und auch die Zielsetzungen des Flächennutzungs- und Landschaftsplans aufgreift.

Die höhere Naturschutzbehörde hat auch sonst gegen das gegenständliche Kompensationskonzept aus naturschutzfachlicher Sicht keine Bedenken geäußert, sondern dessen Eignung zur Kompensation des mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffs bestätigt.

### 3.3.6.5 *Abwägung*

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die durch das Vorhaben erheblich beeinträchtigten Belange von Naturschutz und Landschaftspflege angesichts der vom Vorhabenträger vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen und bei Berücksichtigung der ihm auferlegten Nebenbestimmungen nicht in der Lage sind, die für die Planung sprechenden Argumente aufzuwiegen. Dabei wird nicht verkannt, dass das Straßenbauvorhaben einen durchaus schweren Eingriff in Natur und Landschaft mit sich bringt, dem im Rahmen der Abwägung ein ganz erhebliches Gewicht gegen das geplante Vorhaben zukommt. Allerdings ist das landschaftspflegerische Konzept in seiner Gesamtheit geeignet, den Eingriff in Natur und Landschaft in vollem Umfang zu kompensieren. Dadurch ist der Eingriff in Natur und Landschaft im Ergebnis auch gleichzeitig naturschutzrechtlich zulässig.

Insgesamt gesehen entwickeln die verbleibenden Beeinträchtigungen des öffentlichen Belanges Naturschutz und Landschaftspflege deshalb kein solches Gewicht,

das die positiven Aspekte der Planung aufzuwiegen und deren Ausgewogenheit als Ganze in Frage zu stellen vermag. Das im Anhörungsverfahren erwähnte Arten- und Biotopschutzprogramm des Landkreises Ansbach vermag schon auf Grund seiner fehlenden Rechtsverbindlichkeit hieran nichts zu ändern.

### **3.3.7 Gewässerschutz / Wasserwirtschaft**

Dem Gewässerschutz ist sowohl im Hinblick auf Oberflächenwasser als auch auf das Grundwasser durch die gegenständliche Planung und die unter A. 3.3 und A. 4 dieses Beschlusses angeordneten Nebenbestimmungen Genüge getan.

#### **3.3.7.1 Gewässerschutz**

##### **3.3.7.1.1 Trinkwasserschutz**

In dem Bereich, in dem die Ortsumgehungstrasse den Nahbereich des „Mutschachwaldes“ passiert, verläuft sie zugleich in der Nähe des mit Verordnung des Landratsamtes Ansbach über das Wasserschutzgebiet in der Stadt Dinkelsbühl und im Markt Dürrwangen (Landkreis Ansbach) für die öffentliche Wasserversorgung der Stadt Dinkelsbühl – Erschließung Dinkelsbühl-Ost (Mutschach) vom 11.08.1998 festgesetzten Wasserschutzgebietes. Im Umfeld der Kreuzung der Rudolf-Schmidt-Straße bewegt sich die Ortsumgehung sogar praktisch unmittelbar am Rand des Wasserschutzgebiets, ohne allerdings in das Schutzgebiet selbst baulich einzugreifen.

Das Wasserwirtschaftsamt Ansbach hat im Rahmen seiner Stellungnahme zu dem Vorhaben dargelegt, dass auf Grund der dargestellten Situation bereits hydrotechnische Berechnungen durchgeführt wurden, welche ergeben haben, dass eine vorhabensbedingte Beeinflussung des Wasserschutzgebiets und der dortigen Trinkwasserbrunnen, insbesondere auch des am nächsten zur Ortsumgehung gelegenen Brunnens I, nahezu vollständig ausgeschlossen werden kann. Im Erörterungstermin wurde insoweit ergänzend dargelegt, dass das vom nächstliegenden Trinkwasserbrunnen genutzte Grundwasser in Richtung Westen fließt, so dass der Trassenbereich der Ortsumgehung außerhalb des Einzugsgebietes des Brunnens liegt. Das Wasserwirtschaftsamt hält aber zur Absicherung die Durchführung einer Beweissicherung für erforderlich. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Die vom Wasserwirtschaftsamt vorgeschlagene Art und Weise der Beweissicherung wurde in der Nebenbestimmung A. 3.3.6 für den Vorhabensträger verbindlich gemacht; sie ermöglicht ggf. auch ein frühzeitiges Einschreiten bei einem späteren Auftreten von (derzeit nicht zu erkennenden) Anhaltspunkten für eine mögliche Gefährdung des genutzten Trinkwassers infolge des Vorhabens.

Nach der fachlichen Einschätzung des Wasserwirtschaftsamtes können die Trinkwasserbrunnen während des Baus der Ortsumgehung zudem aller Voraussicht nach in Betrieb bleiben, lediglich die einzelnen Bauphasen sollen mit dem zuständigen Wasserversorger abgestimmt werden. Letzteres ist ebenso in der Nebenbestimmung A. 3.3.6 festgelegt.

Weitergehende Schutzmaßnahmen als in der festgestellten Planung vorgesehen (siehe dazu Nr. 5.8 der Unterlage 1T betreffend die Ausbildung/Ausstattung der Ortsumgehungstrasse in der Nähe des Wasserschutzgebiets sowie S. 4 der Unterlage 13.1T zur Abdichtung der Beckenanlage RRB 1-1; diese Schutzmaßnahmen sind für den Vorhabensträger infolge der Feststellung des Plans unmittelbar verbindlich) hält das Wasserwirtschaftsamt nicht für erforderlich, gleiches gilt für über die bereits durchgeführten Untersuchungen hinausgehende (wissenschaftliche) Untersuchungen. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde ebenso an. Die im Anhörungsverfahren erhobene Forderung, auch die Entwässerungsmulden/-

gräben in der Nähe des Wasserschutzgebiets abzudichten, ist demnach zurückzuweisen. Die angesprochenen Mulden bzw. Gräben verlaufen allesamt außerhalb des Wasserschutzgebiets; im Übrigen verlangen die RiStWag 2016 selbst in der weiteren Schutzzone (Zone III) eines Wasserschutzgebiets nicht standardmäßig eine Abdichtung von Entwässerungsmulden/-gräben (siehe im Einzelnen Nr. 6.2.6 der RiStWag 2016). Zudem sieht die festgestellte Planung unterhalb der Entwässerungsmulden entlang der Ortsumgehung, welchen Straßenabwasser zufließt, Rohrleitungen vor, die das die Mulde durchsickernde Wasser aufnehmen und weitertransportieren (siehe Unterlage 6.1T sowie Unterlage 7.1 Blatt 2T). Einem Gelangen von Straßenabwasser in den Untergrund im Muldenbereich wird hierdurch wirksam vorgebeugt. Soweit ein fehlender Schutz vor Schadensfällen abseits der Ortsumgehung, etwa durch Lkw, die die vorgesehenen Schutzeinrichtungen längs der Straße durchbrechen, moniert wird, ist dem entgegen zu halten, dass diese Schutzeinrichtungen gerade dazu dienen, ein Abkommen von Fahrzeugen aller Art von der Ortsumgehung zu verhindern; gegen Schadensfälle außerhalb des Straßenraums beinhaltet die festgestellte Planung damit hinreichend Vorsorge (vgl. Nrn. 6.2.3 und 6.3.3 der RiStWag 2016).

Die Stadtwerke Dinkelsbühl als örtlicher Wasserversorger haben keine Einwände bzgl. des gegenständlichen Vorhabens geäußert.

Eine nachteilige Beeinflussung von Hausbrunnen oder dgl. im Umfeld der Ortsumgehungstrasse, die zur Trinkwassergewinnung genutzt werden dürfen, ist in Anbetracht deren Entfernung zur Ortsumgehungstrasse nicht zu besorgen.

#### 3.3.7.1.2 Schutz vor Hochwassergefahren

Im Bereich zwischen der Ölmühle und dem nördlichen Ortsrand von Dinkelsbühl liegt unweit westlich der derzeitigen Trasse der B 25 die Grenze des mit der Verordnung des Landratsamtes Ansbach über das Überschwemmungsgebiet für die Wörnitz im Gebiet der Großen Kreisstadt Dinkelsbühl und des Marktes Schopfloch, Landkreis Ansbach, vom 19.12.2007 entlang der Wörnitz festgesetzten Überschwemmungsgebiets. Diese Festsetzung gilt auch aktuell noch (§ 106 Abs. 3 WHG), insoweit sind nunmehr die besonderen Schutzvorschriften der §§ 78 und 78a WHG maßgeblich (Reinhardt in Giesberts/Reinhardt, BeckOK Umweltrecht, § 106 WHG Rn. 3, Stand 01.07.2018).

Die Ortsumgehungstrasse liegt zwar selbst nicht innerhalb des Überschwemmungsgebietes, ebenso liegt auch nicht die Beckenanlage RRB 0-1 im Überschwemmungsgebiet. Die Rohrleitung, die das aus der genannten Beckenanlage abfließende Wasser zur Einleitungsstelle E1 ableitet, sowie die Einleitungsstelle selbst kommen aber vollständig bzw. größtenteils innerhalb dieses Überschwemmungsgebietes zu liegen.

Die Rohrleitung und die Einleitungsstelle stellen Straßenbestandteile der Ortsumgehung dar (vgl. § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG), so dass sie – wie auch das Gesamtvorhaben der Ortsumgehung – nicht als Vorhaben im Sinn von § 29 Abs. 1 BauGB angesehen werden können (vgl. BayVGH, Urteil vom 27.09.2005, NVwZ-RR 2006, 381, 382). Auf Grund dessen gilt das Verbot des mit Gesetz zur weiteren Verbesserung des Hochwasserschutzes und zur Vereinfachung von Verfahren des Hochwasserschutzes (Hochwasserschutzgesetz II) vom 30.06.2017 neu gefassten § 78 Abs. 4 WHG samt der zugehörigen Genehmigungsmöglichkeit für danach verbotene Vorhaben nach § 78 Abs. 5 WHG insoweit nicht. Vielmehr ist allein § 78 Abs. 7 WHG maßgeblich (vgl. auch BT-Drs. 18/10879, S. 28). Diese Vorschrift gibt vor, dass unter ihren Anwendungsbereich fallende Anlagen der Verkehrsinfrastruktur nur hochwasserangepasst errichtet werden dürfen. Dies wird durch die unter A.

A. 3.3.5 festgesetzte Nebenbestimmung sichergestellt. Das Wasserwirtschaftsamt Ansbach hat unter Berücksichtigung der unter A. 3.3 insoweit verfügten Nebenbestimmungen auch keinerlei fachliche Bedenken gegen das Vorhaben.

Soweit es in diesem Zusammenhang die Maßgabe vorgeschlagen hat, evtl. später notwendig werdende Verlegungen oder Vertiefungen eines Gewässers habe der Vorhabensträger zu dulden, wenn dies aus Gründen der ordnungsgemäßen flussbaulichen Unterhaltung erforderlich ist, erscheint der Planfeststellungsbehörde eine Aufnahme dieser rein auf rechtlichen Erwägungen beruhenden Vorgabe in diesen Beschluss nicht notwendig. Denn sie wiederholt nach dem Verständnis der Planfeststellungsbehörde im Wesentlichen nur die bereits nach Art. 25 Abs. 1 BayWG bestehende Verpflichtung von Gewässereigentümern und -anliegern, Gewässerunterhaltsmaßnahmen im nach Lage der Dinge erforderlichen Umfang zu dulden. Soweit auch über Unterhaltungsmaßnahmen hinausgehende Veränderungen an einem Gewässer i. S. v. § 67 Abs. 1 WHG von der Maßgabe des Wasserwirtschaftsamtes umfasst sein sollen, ist sowieso ein diese legitimierender Planfeststellungsbeschluss bzw. eine entsprechende Plangenehmigung nach § 68 WHG notwendig; durch eine derartige Entscheidung würde die Duldungspflicht von Betroffenen in Bezug auf die konkrete wasserbauliche Maßnahme konkretisiert und zugleich verbindlich statuiert (vgl. Art. 75 Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG). Hinsichtlich des Weiteren, rein auf rechtlichen Überlegungen basierenden Maßgabenvorschlags, die bauliche Anlage sei auf eigene Kosten abzuändern oder zu verlegen, wenn dies aus Gründen der ordnungsgemäßen flussbaulichen Unterhaltung erforderlich sei, vermag die Planfeststellungsbehörde hier keine entsprechende Nebenbestimmung tragende Rechtsgrundlage zu erkennen. Die bzgl. der Gewässerunterhaltung geltenden Vorschriften sehen im Wesentlichen nur Duldungs- und Unterlassungspflichten für Gewässeranlieger vor (vgl. § 41 Abs. 1 und 2 WHG, Art. 25 Abs. 1 - 3 WHG). Soweit aus § 41 Abs. 3 WHG eine Verpflichtung von Anliegern zu einem aktiven Tun ermöglicht, beschränkt sich diese darauf, dass sie die Ufergrundstücke in erforderlicher Breite so bewirtschaften, dass die Unterhaltung nicht beeinträchtigt wird. Für eine zukünftig u. U. notwendige Veränderung einer baulichen Anlage in noch vollkommen ungewissem Umfang bietet dies keine ausreichende Rechtsgrundlage.

Soweit für die Vorschriften des § 78a neben § 78 Abs. 7 WHG vorliegend überhaupt ein Anwendungsbereich verbleiben sollte, resultieren daraus im Ergebnis jedenfalls keine weitergehenden materiell-rechtlichen Anforderungen an das Vorhaben. § 78a Abs. 1 WHG untersagt zwar in festgesetzten Überschwemmungsgebieten u. a. die Errichtung von Mauern, Wällen oder ähnlichen Anlagen, die den Wasserabfluss behindern können (§ 78a Abs. 1 Nr. 1 WHG) und das Erhöhen oder Vertiefen der Erdoberfläche (§ 78a Abs. 1 Nr. 5 WHG). Nach § 78a Abs. 2 Satz 1 WHG können aber im Einzelfall Maßnahmen der vorgenannten Arten zugelassen werden, wenn Belange des Wohls der Allgemeinheit nicht entgegenstehen, der Hochwasserabfluss und die Hochwasserrückhaltung nicht wesentlich beeinträchtigt werden und eine Gefährdung von Leben oder Gesundheit oder erhebliche Sachschäden nicht zu befürchten sind. Dies alles ist – jedenfalls bei Berücksichtigung der unter A. 3.3 verfügten Maßgaben – vorliegend der Fall. Für eine Gefährdung von Allgemeinwohlbelangen ist insbesondere angesichts der weitgehend unterirdischen Führung der Rohrleitung sowie der konkret vorgesehenen Ausgestaltung der Einleitungsstelle E1 nichts ersichtlich. Gleiches gilt für die Beeinflussung von Hochwasserabfluss und Hochwasserrückhaltung, auch insoweit sind keinerlei mehr als vernachlässigbaren Beeinträchtigungen zu erkennen. Das Wasserwirtschaftsamt hat insoweit ebenso keine Bedenken vorgebracht. Für eine Gefährdung von Leben oder Gesundheit bzw. das Entstehen erheblicher Sachschäden im Hochwasserfall sind nicht zuletzt auch angesichts des äußerst überschaubaren Umfangs der innerhalb des Überschwemmungsgebiets vorgesehenen baulichen Maßnahmen auch keinerlei Anhaltspunkte zu erkennen.

Wegen des sehr geringen Umfangs der Veränderungen innerhalb des Überschwemmungsgebiets sind schließlich auch merkliche nachteilige Einflüsse auf Gewässerober-/unterlieger bzw. zur Einleitungsstelle benachbarte Grundstücke nicht ersichtlich (vgl. § 78a Abs. 2 Satz 3 WHG).

Auf Grund dessen können jedenfalls im Rahmen der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG) mit diesem Beschluss die innerhalb des Überschwemmungsgebietes liegenden Vorhabensteile auf der Grundlage von § 78a Abs. 2 WHG zugelassen werden; eines gesonderten Ausspruchs im Beschlusstenor bedarf es nicht.

Die unter C. 3.3.7.2 noch näher behandelten Einleitungsstellen E4 und E6 liegen ebenso innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebiets. Sie bestehen aber bereits jetzt und sind von der gegebenen Genehmigungslage abgedeckt, so dass insoweit keine (nochmalige) Zulassung dieser Einleitungsstellen nach § 78 a Abs. 2 Satz 1 WHG erforderlich ist.

#### 3.3.7.1.3 Sonstige Belange des Gewässerschutzes

Eine nachteilige Veränderung des Grundwassers durch Schadstoffe ist nicht zu besorgen (vgl. § 48 WHG). Eine planmäßige Versickerung des auf den befestigten Flächen der Ortsumgehung anfallenden Wassers in den Untergrund ist zwar in Teilbereichen vorgesehen (insbesondere zwischen der Verknüpfung der Ortsumgehung mit der Wassertrüdingen Straße / St 2218 und dem Kreisverkehr am Bauende). Das Wasser wird dort durch eine 20 cm starke Oberbodenschicht gereinigt; durch physikalische, chemische und teilweise auch biologische Vorgänge werden dort Schmutzstoffe aus dem durchströmenden Regenwasser weitgehend zurückgehalten und gespeichert oder abgebaut (siehe z. B. Nr. 7.2 des Merkblatt DWA-M 153 „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“, August 2007). Dass es zu einer dauerhaften merklichen Veränderung der Grundwasserverhältnisse im Übrigen kommen könnte (z. B. Veränderung der Grundwasserspiegelhöhe), ist auf Basis des gegebenen Kenntnisstandes ebenso nicht zu erkennen, auch das Wasserwirtschaftsamt Ansbach hat keine in diese Richtung gehenden Bedenken geäußert.

Neben dem Schutz des Grundwassers findet auch der Schutz der Oberflächengewässer Eingang in die Planung. Nach der der festgestellten Planung zu Grunde liegenden Entwässerungskonzeption werden die auf den Straßenflächen der Ortsumgehung anfallenden Straßenabwässer gefasst und gesammelt, teilweise gesondert in Absetzbecken gereinigt, und dann größtenteils in Regenrückhaltebecken zwischengespeichert, um eine hydraulische Überlastung der Gewässer, denen das Wasser zugeführt wird, zu verhindern, und erst im Anschluss an die Vorfluter abgegeben. Soweit keine spezielle Vorreinigung des Wassers bzw. keine Zwischenspeicherung der anfallenden Wassermengen vorgesehen ist, beruht dies darauf, dass insoweit wegen der Aufnahmefähigkeit und Selbstreinigungskraft der betreffenden Vorflutgewässer aus wasserwirtschaftlicher Sicht eine Vorbehandlung des Wassers entbehrlich ist bzw. eine Abflussdrosselung wegen der einerseits vergleichsweise geringen Abflussmengen und andererseits der großen hydraulischen Leistungsfähigkeit der Vorfluter nicht notwendig wird.

#### 3.3.7.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Sowohl das Einleiten von Oberflächenwasser bzw. Sickerwasser in oberirdische Gewässer und das Grundwasser als auch das Entnehmen, Zutagefördern bzw. Ableiten von Grundwasser stellen Gewässerbenutzungen dar (§ 9 Abs. 1 Nrn. 4 und 5 WHG). Insbesondere stellt das Einleiten von Straßenoberflächenwasser in

ein Gewässer ein Einleiten von Abwasser dar, da Abwasser auch das von Niederschlägen aus dem Bereich von bebauten oder befestigten Flächen gesammelt abfließende Wasser (Niederschlagswasser) umfasst (§ 54 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WHG). Derartige Benutzungen von Gewässern bedürfen der behördlichen Erlaubnis oder der Bewilligung i. S. d. § 10 Abs. 1 WHG (§ 8 Abs. 1 WHG).

Die Erlaubnis gewährt die widerrufliche Befugnis, ein Gewässer zu einem bestimmten Zweck in einer nach Art und Maß bestimmten Weise zu benutzen (§§ 10 Abs. 1, 18 Abs. 1 WHG). Besteht hierfür ein öffentliches Interesse oder ein berechtigtes Interesse des Gewässerbenutzers, kann die Erlaubnis als gehobene Erlaubnis erteilt werden (§ 15 Abs. 1 WHG). Ein entsprechendes öffentliches Interesse ist hier in Bezug auf die Ableitung des auf den plangegegenständlichen Straßenflächen anfallenden Niederschlagswassers in verschiedene oberirdische Gewässer und z. T. in das Grundwasser sowie das Ableiten von u. U. im Einschnittsbereich der Ortsumgehung von Bau-km 0+790 bis 1+170 auftretendem Sickerwasser anzuerkennen. Diese Gewässereinleitungen sind für eine schadlose Abführung des auf den Verkehrsflächen, die von der festgestellten Planung umfasst werden, niedergehenden Regenwassers erforderlich; letztendlich machen damit Belange der Verkehrssicherheit die Einleitungen auf Dauer nötig. Die Einleitung von möglicherweise in einem Teilbereich der Ortsumgehung anfallenden Sickerwassers ist insbesondere aus Gründen der Standsicherheit des Straßenkörpers notwendig; ohne sie bestünde die Gefahr einer bereichsweisen Vernässung des dortigen Erdreichs, was die Stabilität des Straßenkörpers – und damit auch dessen Gebrauchstauglichkeit für Zwecke des öffentlichen Verkehrs – in Mitleidenschaft ziehen würde. Die Erlaubnis wird von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gem. § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst und wird deshalb unter A. 4.1.1 dieses Beschlusses gesondert ausgesprochen. Für das während der Bauzeit für die Herstellung der Bauwerke 2-1 und 2-2 notwendige Absenken und Ableiten von Grundwasser kommt auf Grund des nur vorübergehenden Zwecks der Gewässerbenutzung nur eine beschränkte Erlaubnis (Art. 15 Abs. 2 BayWG) in Betracht. Diese Erlaubnis wird auch nicht von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung umfasst und wird daher unter A. 4.1.2 ebenso separat erteilt; ohne eine entsprechende zeitweilige Absenkung des Grundwasserspiegels könnten die beiden Bauwerke, die ohnehin nur flach gegründet werden sollen, nicht errichtet werden.

Das nach § 19 Abs. 3 WHG erforderliche Einvernehmen der ansonsten zuständigen Wasserbehörde (Landratsamt Ansbach) für die plangegegenständlichen Gewässerbenutzungen liegt vor.

Die Erlaubnis ist zum einen zu versagen, wenn schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG). Schädliche Gewässerveränderungen sind gemäß § 3 Nr. 10 WHG Veränderungen von Gewässereigenschaften, die das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die öffentliche Wasserversorgung, beeinträchtigen oder die nicht den Anforderungen entsprechen, die sich aus dem WHG oder aus auf Grund des WHG erlassenen oder sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften ergeben. Der Begriff des Wohls der Allgemeinheit ist dabei sehr weit zu verstehen. Unabhängig von konkreten Nutzungsabsichten oder Bewirtschaftungszielen sollen schädliche Verunreinigungen ebenso wie sonstige nachteilige Veränderungen der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verhütet werden, damit dieses äußerst sensible Umweltmedium über den gegenwärtigen Bedarf hinaus als intaktes Grundwasserreservat auch für die Zukunft erhalten bleibt (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, NVwZ-Beilage 2006, 1 Rn. 471). Ist zu erwarten, dass die Benutzung auf das Recht eines anderen nachteilig einwirkt und erhebt der Betroffene Einwendungen, so darf die gehobene Erlaubnis nur erteilt werden, wenn die nachteiligen Wirkungen durch Inhalts- oder Nebenbestimmungen vermieden oder ausgeglichen werden. Ist dies nicht möglich,

so darf die gehobene Erlaubnis erteilt werden, wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit dies erfordern; der Betroffene ist dann zu entschädigen (§ 15 Abs. 2 i. V. m. § 14 Abs. 3 WHG). Ähnliches gilt bzgl. in § 14 Abs. 4 WHG im Einzelnen benannter sonstiger nachteiliger faktischer Wirkungen; lediglich eine Entschädigung des Betroffenen ist insoweit nicht vorgesehen.

Außerdem ist die Erlaubnis zu versagen, wenn andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden (§ 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG). Hierzu gehören u. a. auch die Vorgaben des § 57 WHG, die für Abwassereinleitungen in Gewässer zusätzliche, über die allgemeinen Erteilungsvoraussetzungen nach § 12 WHG hinausgehende Anforderungen statuieren.

Gleich, ob man die Bewirtschaftungsziele für oberirdische Gewässer nach § 27 WHG und die Bewirtschaftungsziele für das Grundwasser nach § 47 WHG als andere Anforderung nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG betrachtet, oder sie als Anforderungen begreift, deren Nichtbeachtung zu Veränderungen von Gewässereigenschaften gem. § 3 Nr. 10 WHG führt und sie damit dem Regime des § 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG unterwirft, sind sie jedenfalls bei Vorhabenzulassung als zwingendes Recht zu beachten. Oberirdische Gewässer sind gemäß § 27 Abs. 1 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird und dass ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Oberirdische Gewässer, die nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, sind gemäß § 27 Abs. 2 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen Potentials und ihres chemischen Zustands vermieden wird und ein gutes ökologisches Potential und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Das Grundwasser ist gemäß § 47 Abs. 1 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und chemischen Zustands vermieden, der Trend zum menschenverursachten Anstieg von Schadstoffkonzentrationen umgekehrt und ein guter mengenmäßiger Zustand erhalten oder erreicht wird. Diese Verschlechterungsverbote und Verbesserungsgebote, die in Umsetzung von Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Ziff. i bis iii, Buchst. b der Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (Wasserrahmenrichtlinie – WRRL) in das Wasserhaushaltsgesetz aufgenommen wurden, sind keine bloßen Zielvorgaben für die Gewässerbewirtschaftung, sondern zwingende Vorgaben für die Zulassung von Vorhaben. Sie müssen deshalb bei der Zulassung eines Projekts – auch im Rahmen der Planfeststellung eines fernstraßenrechtlichen Vorhabens nach § 17 FStrG – strikt beachtet werden (vgl. EuGH, Urteil vom 01.07.2015, NVwZ 2015, 1041 Rn. 50 f.; BVerwG, Urteil vom 11.08.2016, DVBl. 2016, 1465 Rn. 160).

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass bei Beachtung der unter A. 4 verfügten Maßgaben schädliche Gewässerveränderungen oder die Nichterfüllung anderer öffentlich-rechtlicher Anforderungen (§ 12 Abs. 1 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und sonstige Nachteile für Dritte (§ 15 Abs. 2 i. V. m. § 14 Abs. 3 und 4 WHG) nicht zu besorgen sind. Die festgesetzten Inhalts- und Nebenbestimmungen, die ihre Grundlage in § 13 WHG finden, dienen dazu, dies sicherzustellen (§ 13 Abs. 2 WHG). Im Einzelnen gilt hinsichtlich der im Rahmen des festgestellten Plans vorgesehenen Benutzungen i. S. v. § 9 WHG Folgendes:

#### 3.3.7.2.1 Einleitung gesammelten Niederschlagswassers

a) Die festgestellte Planung ordnet die plangegenständlichen Straßenabschnitte insgesamt zehn verschiedenen Einzugsgebieten zu; die in den jeweiligen Ein-

zugsgebieten anfallenden Niederschlagswässer werden jeweils in unterschiedlicher Art und Weise beseitigt.

Das Einzugsgebiet 1 umfasst die vom festgestellten Plan betroffenen Teilstücke der vorhandenen Trassen der B 25 und der St 2218 nördlich von Dinkelsbühl, die wegen der Ortsumgehung baulich angepasst bzw. verändert werden, den am Bauanfang geplanten Kreisverkehr sowie südlich davon einen Feldwegabschnitt entlang der bestehenden Bundesstraßentrasse. Die Art und Weise der Entwässerung der Straßenflächen in diesem Einzugsgebiet wird infolge des Baus der Ortsumgehung nicht verändert. Der nördlich des Kreisverkehrs liegende Teil der B 25, der an diesen anschließende Ast der St 2218 sowie ein großer Teil des Kreisverkehrs selbst entwässern auch in Zukunft breitflächig über Bankette und Mulden sowie einen Rohrdurchlass unter der Bahnlinie Nördlingen – Dombühl in die Wörnitz. Der restliche Teil des Kreisverkehrs sowie der südlich des Kreisverkehrs liegende Abschnitt der derzeitigen Bundesstraßentrasse entwässern weiterhin in Straßenseitengräben in Richtung Dinkelsbühl; über verschiedene Rohrleitungen wird das dort anfallende Oberflächenwasser ebenso der Wörnitz zugeführt. Da durch die im Einzugsgebiet vorgesehenen Veränderungen die hier anfallenden Wassermengen gegenüber der bestehenden Situation sogar leicht abnehmen (siehe Kapitel 4.3.1 der Unterlage 13.1T), bedarf es insoweit keiner (weiteren) wasserrechtlichen Erlaubnis; die in Zukunft noch erfolgende Ableitung von Oberflächenwasser in diesem Einzugsgebiet ist (weiterhin) von der bereits jetzt gegebenen Genehmigungslage abgedeckt.

Im Einzugsgebiet 2 sind die Straßenflächen der Ortsumgehung von Bau-km 0+020 bis 1+154, große Teile der Einschnittsböschungen der Ortsumgehung im genannten Bereich sowie mehrere straßenbegleitende Wegeabschnitte in der Nähe des Kreisverkehrs am Bauanfang zusammengefasst. Die Straßen- und Böschungflächen des teilplangleichen Knotenpunktes mit der St 2220 nordöstlich von Dinkelsbühl sind ebenso größtenteils diesem Einzugsgebiet zugeschlagen, gleiches gilt für das Brückenbauwerk der St 2220 über die Ortsumgehung samt der unmittelbar daran anschließenden Streckenabschnitte der Staatsstraße sowie eines hier geplanten Geh- und Radwegeabschnittes. Ferner gehören auch in gewissem Umfang offene Geländeflächen westlich der Ortsumgehungstrasse im Umfeld des teilplangleichen Knotenpunktes noch zum Einzugsgebiet. Das innerhalb des Einzugsgebietes anfallende Oberflächenwasser gelangt über die Querneigung der Straße bzw. das Gefälle der Böschungflächen und des Geländes in die entlang der Fahrbahnflächen vorgesehenen Entwässerungsmulden. Das Wasser versickert hier und wird durch unterhalb der Mulden verlaufende Sickerleitungen aufgefangen bzw. gelangt über Muldenabläufe direkt in unterhalb der Sickerleitungen geplante Transportleitungen und wird mit Hilfe der vorgesehenen Leitungsstränge zum Kreisverkehr am Bauanfang hin abgeleitet. Dort wird es der unmittelbar südöstlich des Kreisverkehrs vorgesehenen Beckenanlage RRB 0-1 zugeführt, die aus einem Absetz- und einem Regenrückhaltebecken besteht. Im Absetzbecken wird das ankommende Wasser gereinigt und insbesondere von Leichtflüssigkeiten befreit, anschließend wird es im Regenrückhaltebecken zwischengepuffert und schließlich gedrosselt über die Einleitungsstelle E1 einem namenlosen Graben zur Wörnitz zugeführt.

Zum Einzugsgebiet 3 gehören im Wesentlichen die plangegegenständlichen Straßenflächen der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen nördlich der Ortsumgehungstrasse, die südlich der Ortsumgehung von der GVS bis auf Höhe des nördlichen Randes der Bebauung von Dinkelsbühl verbleibenden Straßenflächen, ein kleiner Teil der Einschnittsböschung der Ortsumgehung, der die Ortsumgehungstrasse in der Nähe der GVS querende Geh- und Radweg, ein nördlich der Ortsumgehung verlaufender Abschnitt eines dort geplanten öffentlichen Feld- und Waldwegs, ein südlich der Ortsumgehung und östlich der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen vorge-

sehener öffentlicher Feld- und Waldweg sowie ein großer Teil des unbebauten Geländes südlich der Ortsumgehung zwischen der vorhandenen Trasse der GVS und der St 2220. Das in diesem Einzugsgebiet anfallende Niederschlagswasser wird entweder direkt mit Hilfe einer Leitung zur Einleitungsstelle E2 am Verbindungsgraben zwischen dem Regenrückhaltebecken „Kobeltsmühle“ und dem Ölweiher abgeführt oder mittels Entwässerungsmulden gefasst und anschließend der genannten Leitung zugeführt. Eine Reinigung des über die Einleitungsstelle E2 abgeleiteten Wassers ist, u. a. wegen der vergleichsweise geringen Verkehrsbelastung der Straßenflächen im Einzugsgebiet, nicht notwendig. Eine Zwischenpufferung des hier anfallenden Wassers ist ebenso entbehrlich; der Ölweiher ist auf Grund seiner großen Wasserfläche auch ohne eine separate Rückhaltung hydraulisch ausreichend aufnahmefähig (siehe zu beiden Aspekten Kapitel 4.3.3 der Unterlage 13.1T). Dass sich im Umfeld der Einleitungsstelle Biotopstrukturen befinden (siehe Unterlage 12.2T) steht der Einleitung nicht entgegen. Die Einleitungsstelle selbst liegt außerhalb der kartierten Biotopstrukturen. Angesichts der örtlichen Verhältnisse sowie im Hinblick auf die bei Niedergehen des insoweit angesetzten Bemessungsregens hier eingeleiteten Wassermengen von 130 l/s und der bei entsprechenden Niederschlagsereignissen gleichzeitig ohnehin zu erwartenden, wesentlich größeren Durchflussmengen im Verbindungsgraben ist auch nicht zu besorgen, dass die an der Einleitungsstelle E2 vorgesehene Abwassereinleitung mittelbar zu greifbaren nachteiligen Einflüssen auf die benachbarten Feuchtbiotopflächen führen könnte. Auch die höhere Naturschutzbehörde hat insoweit keine Bedenken geäußert. Eine Überleitung des im Einzugsgebiet 3 anfallenden Wassers zur Beckenanlage RRB 0-1, wie sie im Anhörungsverfahren angeregt wurde, ist aus topographischen Gründen, insbesondere wegen der Lage des Bauwerks BW 0-1 sowie der hier verlaufenden Entwässerungseinleitungen in einem Geländeeinschnitt und des dadurch fehlenden Gefälles in Richtung der genannten Beckenanlage, nicht ohne Zuhilfenahme weiterer technischer Anlagen, etwa die Installation einer Hebeanlage, möglich. Mit Blick auf die vorstehenden Ausführungen sieht die Planfeststellungsbehörde aber keinen Anlass dafür, dem Vorhabenträger derartiges abzuverlangen; die Entwässerung des Einzugsgebietes würde hierdurch insbesondere auch im laufenden Betrieb vergleichsweise kostenintensiv, ohne dass dies aus wasserwirtschaftlicher Sicht gerechtfertigt wäre.

Das Einzugsgebiet 4 besteht aus den von der Planung betroffenen Straßen- und Böschungflächen der St 2220 östlich der Kreuzung der Ortsumgehungstrasse einschließlich eines kleinen Teils der Straßen- und Böschungflächen des teilplan gleichen Knotenpunktes der Ortsumgehung mit der St 2220. Das in diesem Einzugsgebiet niedergehende Niederschlagswasser wird breitflächig über die dortigen Dammböschungen Entwässerungsgräben entlang der Staatsstraße zugeführt, die im weiteren Straßenverlauf Richtung Osten an die dort bereits jetzt vorhandenen Gräben angeschlossen werden. Durch den Bau der Ortsumgehung erhöhen sich die hier den bestehenden Straßengräben zufließenden Wassermengen nur in praktisch vernachlässigbarem Umfang (deutlich weniger als 1 l/s; siehe Kapitel 4.3.4 der Unterlage 13.1T). Auf Grund dessen ist auch insoweit eine wasserrechtliche Erlaubnis nicht erforderlich. Die Genehmigungslage deckt auch die geänderte Entwässerung mit ab; die Qualität des abgeleiteten Straßenwassers ändert sich durch den Bau der Ortsumgehung nicht in relevantem Ausmaß.

Die von der festgestellten Planung berührten Straßenflächen der St 2220, die sich unmittelbar westlich an die vom Einzugsgebiet 2 umfassten Flächen dieser Straße anschließen, bilden das Einzugsgebiet 5. Auch in Bezug auf dieses Einzugsgebiet ist eine wasserrechtliche Erlaubnis nicht erforderlich. Da sich die Abflussmengen von den dortigen befestigten Flächen infolge der Ortsumgehung nicht erhöhen (siehe Kapitel 4.3.5 der Unterlage 13.1T), deckt auch hier die Genehmigungslage weiterhin die dort bereits jetzt vorzufindende Art und Weise der Entwässerung ab.

Das Einzugsgebiet 6 wird hauptsächlich von den Verkehrs- und Böschungsflächen der Ortsumgehungstrasse zwischen Bau-km 1+154 bis 1+687 (Unterführung der Rudolf-Schmidt-Straße), einem unmittelbar westlich der Ortsumgehung vorgesehenen öffentlichen Feld- und Waldwegabschnitt sowie einem Teil der zwischen Ortsumgehung und dem Ortsrand von Dinkelsbühl liegenden offenen Flächen gebildet. Die im Einzugsgebiet anfallenden Oberflächenwassermengen werden mit Hilfe von Mulden und Rohrleitungen, welche u. a. in einem Großteil des Einzugsgebietes zum Transport des dortigen Wassers auch unterhalb der Mulden verlegt werden, der Beckenanlage RRB 1-1 zugeführt. Dort wird das Wasser zwischengepuffert und anschließend gedrosselt einem städtischen Regenwasserkanal in der Rudolf-Schmidt-Straße zugeführt, welcher im weiteren Verlauf die Ortslage von Dinkelsbühl durchquert und westlich der bestehenden Bundesstraßentrasse schließlich das Wasser an der Einleitungsstelle E4, die schon jetzt vorhanden ist, an die Wörnitz abgibt. Eine Vorreinigung durch eine separate Behandlungsanlage des im Einzugsgebiet anfallenden Wassers ist nicht notwendig, da der Verschmutzungsgrad des Wassers sich in einem Rahmen bewegt, der von der Wörnitz ohne weitere Maßnahmen noch schadlos aufgenommen werden kann (siehe S. 17 der Unterlage 13.1T). Der im Anhörungsverfahren insoweit gemachte Hinweis, eine Abscheidung von Schadstoffen sei gerade im sensiblen Bereich des Wasserschutzgebietes notwendig, verfängt nicht. Die Beckenanlage befindet sich außerhalb des Wasserschutzgebietes, das Straßenabwasser wird hier zudem vom Wasserschutzgebiet weggeleitet.

Im Einzugsgebiet 7 sind die Straßen- und Böschungsflächen der Ortsumgehung zwischen Bau-km 1+687 und 1+963 sowie eines kleinen Teils des hier östlich der Ortsumgehung vorgesehenen öffentlichen Feld- und Waldwegs zusammengefasst. Auch das Wasser aus diesem Einzugsgebiet wird dem städtischen Regenwasserkanal in der Rudolf-Schmidt-Straße zugeleitet. Eine Zwischenspeicherung und Drosselung des Wasserabflusses aus dem Einzugsgebiet wäre zwar grundsätzlich notwendig. Die hier höchstens noch schadlos in die Kanalleitung einleitbare Wassermenge wäre aber äußerst gering (deutlich kleiner als 5 l/s), eine entsprechende Drosselung wäre technisch nicht zu bewerkstelligen (siehe Kapitel 4.3.7 der Unterlage 13.1T). Auf Grund dessen wird der Drosselabfluss aus der Beckenanlage RRB 1-1 soweit reduziert, dass auf eine Drosselung des Abflusses aus dem Einzugsgebiet 7 verzichtet werden kann. Dem Regenwasserkanal fließt dennoch aus den Flächen der Einzugsgebiete 6 und 7 insgesamt nicht mehr Wasser als derzeit schon zu (siehe dazu die hydraulischen Berechnungen in Kapitel 4.3.7 der Unterlage 13.1T). Eine Vorreinigung des Wassers aus dem Einzugsgebiet 7 ist aus den gleichen Gründen wie beim Einzugsgebiet 6 nicht erforderlich.

Das Einzugsgebiet 8 umfasst die Verkehrs- und größtenteils auch die Böschungsflächen der Ortsumgehungstrasse zwischen Bau-km 1+963 bis 2+677 einschließlich des am Kreuzungspunkt mit der St 2218 und der Wassertrüdingen Straße geplanten Kreisverkehrs, den größten Teil des östlich bzw. südöstlich der Ortsumgehung geplanten öffentlichen Feld- und Waldwegs zwischen der Rudolf-Schmidt-Straße und der Heiningen Straße, den westlich der Ortsumgehung neu vorgesehenen Geh- und Radweg zwischen der Heiningen Straße und der Wassertrüdingen Straße sowie einen Teil des östlich der Ortsumgehung im Bereich der dortigen Kleingartensiedlung liegenden Geländes. Daneben ist auch das an den Kreisverkehr unmittelbar anschließende Teilstück der Wassertrüdingen Straße sowie der Abschnitt der St 2218 bis etwa auf Höhe von Weißhaus (samt eines Teilstücks eines Feld- und Waldwegs) Bestandteil dieses Einzugsgebietes. Die auf den Flächen im Einzugsgebiet anfallenden Wassermengen werden mit Hilfe von Entwässerungsmulden/-gräben und Rohrleitungen, welche teilweise auch unterhalb der Mulden bzw. Gräben verlaufen und dort anfallendes Wasser mit abtransportieren, der Beckenanlage RRB 2-1 zugeführt. Diese Beckenanlage besteht aus einem Absetzbecken, in dem das Wasser vorgereinigt wird, sowie einem Regenrückhal-

te Becken, dass das gereinigte Wasser zwischengespeichert und gedrosselt an die in den Ölgraben mündende Einleitungsstelle E5 abgibt.

Zum Einzugsgebiet 9 gehören die Straßen- und Böschungflächen der Ortsumgehungsstrasse von Bau-km 2+677 (unmittelbar westlich des Kreisverkehrs) bis 3+020 sowie ein Abschnitt eines straßenbegleitenden Weges in der Nähe des Kreisverkehrs. Die durch die in diesem Einzugsgebiet erfolgende Verbreiterung der derzeit schon vorhandenen Trasse der St 2218 zusätzlich anfallenden Wassermengen belaufen sich mit knapp 5,2 l/s in einem äußerst überschaubaren Rahmen. Sie werden mittels Entwässerungsmulden und Rohrleitungen dem auf Höhe des Wohngebiets „Grillenbuck“ zwischen der derzeitigen Trasse der B 25 und der Bahnlinie Nördlingen – Dombühl liegenden Regenrückhaltebecken Süd der Stadt Dinkelsbühl zugeführt, aus dem das Wasser schließlich über die schon bestehende Einleitungsstelle E6 in die Wörnitz gelangt. Im Hinblick auf die sehr geringe zusätzliche Wassermenge sowie der sehr langen Fließzeit vom Einzugsgebiet zum Becken sind keine Veränderungen des Beckenvolumens oder dgl. erforderlich (siehe Kapitel 4.3.9 der Unterlage 13.1T). Eine Vorreinigung des Straßenwassers ist auch hier mit Blick auf Aufnahmefähigkeit und Selbstreinigungskraft der Wörnitz nicht notwendig.

Das Einzugsgebiet 10 schließlich besteht aus den Straßenflächen sowie teilweise den Böschungflächen der Ortsumgehungsstrasse von Bau-km 3+020 bis 3+442; es endet unmittelbar an dem südlich von Dinkelsbühl im Zuge der derzeitigen B 25 gelegenen Kreisverkehr. Das hier anfallende Oberflächenwasser wird im Wesentlichen den Dammböschungen des Straßenkörpers zugeführt, wo es in den Untergrund versickert. Eine gesonderte Behandlung des Wassers ist auch hier nicht erforderlich; wie die Berechnung auf S. 23 der Unterlage 13.1T zeigt, genügt das Aufbringen einer 20 cm starken Oberbodenschicht auf den Dammböschungen, um das versickernde Oberflächenwasser ausreichend zu reinigen. Die Dammfächen sind auch ausreichend groß und durchlässig, um das anfallende Wasser bei Niedergehen des zu Bemessung der Entwässerungsanlagen herangezogenen Regenereignisses aufnehmen zu können (siehe S. 24 der Unterlage 13.1T).

Der genaue räumliche Umgriff der einzelnen Einzugsgebiete ist aus der Unterlage 13.2T ersichtlich; die Einzugsgebiete sind dort grafisch dargestellt. Hierauf wird ergänzend Bezug genommen.

Hinsichtlich der Berechnung der anfallenden Wassermengen, der Bemessung der Absetz- und Rückhaltebecken und weiterer diesbzgl. Einzelheiten wird auf die entsprechenden Kapitel der Unterlage 13.1T Bezug genommen. In den Absetzbecken ist für den Havariefall eine Rückhaltung für mindestens 30 m<sup>3</sup> Leichtflüssigkeit vorgesehen. In den Auslaufbauwerken der Rückhaltebecken sind Absperrschieber vorgesehen, mit denen im Havariefall ein Abfluss von Wasser aus den Becken in die Vorfluter verhindert werden kann (siehe Detail C in der Unterlage 13.4). Die Absetzbecken werden als Erdbecken mit Dauerstau ausgebildet, die Regenrückhaltebecken als trocken fallende Erdbecken. Die Beckenanlage RRB 1-1 wird wegen der Nähe zum Wasserschutzgebiet dicht ausgebildet, so dass hier kein Wasser versickern kann (siehe S. 4 der Unterlage 13.1T). Wegen der Einzelheiten der geplanten Ausgestaltung der Beckenanlagen wird auf die Unterlage 13.4 Bezug genommen.

b) Darüber hinaus schneidet die Ortsumgehungsstrasse in dem Bereich, in dem sie sich deutlich unterhalb der derzeitigen Geländeoberkante bewegt, nach den Ergebnissen der vom Vorhabensträger durchgeführten Baugrunduntersuchungen teilweise gering wasserführende Schichten an. Nach derzeitiger Erkenntnislage ist es deshalb nicht auszuschließen, dass im Bereich zwischen Bau-km 0+790 bis 1+170 wiederkehrend aus Niederschlagsereignissen herrührendes Sickerwasser

in den Einschnittsböschungen austritt. Die festgestellte Planung sieht deshalb vor, in diesem Bereich Tiefenentwässerungsanlagen zu errichten, um dieses Wasser im Böschungsbereich aufzufangen und mit einer Rohrleitung an der Einleitungsstelle E3 dem Regenrückhaltebecken „Kobeltsmühle“ zuzuführen. Gegenüber den bereits jetzt dem Becken zufließenden Wassermengen ist diese Einleitung nach derzeitigem Kenntnisstand nur von stark untergeordnetem Ausmaß, mehr als vernachlässigbare Auswirkungen auf das Regenrückhaltebecken sind nicht zu besorgen. Eine Vorbehandlung des nicht direkt mit verkehrsbedingten Schadstoffen in Kontakt kommenden Wassers ist nicht notwendig, Straßenabwasser wird hier (wie auch sonst nach der Planung) nicht in das Becken eingeleitet. Wie das Wasserwirtschaftsamt im Rahmen des Erörterungstermins zudem ausdrücklich bestätigt hat, verbleibt der insoweit unvermeidbare Eingriff in den Wasserhaushalt im kleinräumigen Rahmen; über den Eingriffsbereich hinausreichende spürbare Auswirkungen sind dagegen nicht zu erwarten, auch nicht hinsichtlich der Ertragsfähigkeit der umliegenden Flächen.

Das Sammeln und Ableiten des evtl. austretenden Sickerwassers bedarf dabei keiner wasserrechtlichen Erlaubnis. Denn hierbei handelt es sich nicht um Grundwasser i. S. v. § 3 Nr. 3 WHG (siehe z. B. Faßbender in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand April 2018, § 3 WHG Rn. 47; vgl. auch BGH, Urteil vom 31.05.2007, NVwZ-RR 2007, 754, 755), der Benutzungstatbestand des § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG ist mithin insoweit nicht erfüllt.

c) Das Wasserwirtschaftsamt Ansbach hat sich nach Prüfung der mit diesem Beschluss nun festgestellten Unterlagen mit den gewählten technischen Grundsätzen für die Sammlung, Ableitung und Behandlung des anfallenden Abwassers einverstanden erklärt. Eine Veranlassung für wesentliche Änderungen oder Ergänzungen bei der Bemessung und Konstruktion der Straßenentwässerungsanlagen hat es dabei nicht gesehen. Das Wasserwirtschaftsamt hat bestätigt, dass eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit bei planmäßiger Errichtung und ordnungsgemäßem Betrieb nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik und unter Berücksichtigung der von ihm vorgeschlagenen, auf wasserwirtschaftlichen Erwägungen beruhenden – und unter A. 4 in den verfügbaren Teil dieses Beschlusses aufgenommenen – Inhalts- und Nebenbestimmungen nicht zu erwarten ist. Insbesondere ist durch die Einleitungen eine nachteilige Veränderung der Gewässereigenschaften nicht zu erwarten; die Grundsätze des § 6 WHG werden beachtet. Aus fachlicher Sicht erhebt das Wasserwirtschaftsamt deshalb keine Bedenken.

Soweit im Anhörungsverfahren kritisiert wird, dass eine Ableitung des in den Einzugsgebieten 6 und 7 anfallenden Niederschlagswassers in die Wörnitz ohne vorherige Behandlung des Wassers vorgesehen ist und hierbei insbesondere der Ansatz des Luftbelastungstyps L 1 für die Abflussbelastung der angeschlossenen Flächen für nicht sachgerecht gehalten wird, kann dem nicht gefolgt werden. Wie sich aus der Unterlage 13.1T an verschiedenen Stellen hinreichend deutlich ergibt, beruht die Bewertung, ob das abzuleitende Niederschlagswasser vor Einleitung in den Vorfluter einer gesonderten Behandlung bedarf, auf einer Bewertung nach dem im Merkblatt DWA-M 153 (Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser, August 2007) beschriebenen Bewertungsverfahren. Nach der insoweit maßgeblichen Tabelle A.2 des Merkblatts ist für Straßen außerhalb von Siedlungen bei diesem Bewertungsverfahren generell der Luftbelastungstyp L 1 in Ansatz zu bringen; dies wurde zutreffend auch auf S. 9 oben der Unterlage 13.1T wiedergegeben. Die durchgeführten wassertechnischen Berechnungen sind folglich auch unter diesem Gesichtspunkt nicht zu beanstanden; eine spezielle Abreinigung des in den Einzugsgebieten anfallenden Wassers vor Einleitung in die Wörnitz ist danach – wie bereits dargelegt – nicht notwendig. Wie der Verfasser des zuvor dargelegten Vorbringens dazu kommt, in Bezug auf die aus der Luft erfolgende

Belastung des Wasserabflusses auf die „Arbeitshilfen für den Umgang mit Regenwasser in Siedlungsgebieten“ der Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg zu verweisen, ist für die Planfeststellungsbehörde in keiner Hinsicht nachvollziehbar. Abgesehen davon, dass es schon inkonsistent wäre, hier das geschlossene Bewertungssystem des DWA-Merkblatts zu verlassen, das auch für bzgl. der aus der Luft herrührende Belastungen des Oberflächenwassers Bewertungsvorgaben enthält, hebt das zuvor genannte Papier selbst darauf ab, dass seine Anwendungshinweise auf die Verhältnisse in Baden-Württemberg angepasst sind und auf den Umgang speziell mit Regenwasser innerhalb von Siedlungsgebieten abzielen (siehe die Einleitung der Arbeitshilfen). Die in diesem Zusammenhang angeführte Tabelle auf S. 26 der Arbeitshilfen bezieht sich folglich auch nur auf besiedelte bzw. bebaute Gebiete; bzgl. außerhalb von bebauten oder besiedelten Flächen liegenden Straßen oder sonstigen befestigten Flächen verhält sie sich nicht. Das Wasserwirtschaftsamt hat im Übrigen auch speziell bzgl. der in den Berechnungen angesetzten Belastung des Abwasserabflusses aus der Luft keine Einwendungen vorgebracht.

Nur in modifizierter Form wurde der Vorschlag des Wasserwirtschaftsamtes übernommen, dem Vorhabensträger aufzugeben, die Ufer der benutzten Gewässer oberhalb und unterhalb der Einleitungsstellen im Einvernehmen mit dem Unterhaltungsverpflichteten nach den jeweils gültigen gesetzlichen Bestimmungen zu sichern und zu unterhalten und darüber hinaus nach Maßgabe der jeweiligen gesetzlichen Bestimmungen alle Mehrkosten zu tragen, die beim Ausbau oder bei der Unterhaltung der Gewässer aus den Abwasseranlagen mittelbar oder unmittelbar entstehen. Für eine derartige Übertragung der Unterhaltungslast findet sich hier keine Rechtsgrundlage. Nach Art. 22 Abs. 3 BayWG obliegt zwar den Unternehmern von Wasserbenutzungsanlagen oder sonstigen Anlagen in oder an Gewässern die Unterhaltung des Gewässers insoweit, als sie durch diese Anlagen bedingt ist. Gleichzeitig legt Art. 26 Abs. 3 BayWG aber fest, dass Baulastträger öffentlicher Verkehrsanlagen und Eigentümer sonstiger Anlagen (nur) die Mehrkosten der Unterhaltung der Gewässer zu tragen haben, die durch die Anlagen verursacht werden, soweit sie nicht nach Art. 22 Abs. 3 und 4 die Unterhaltung selbst ausführen. Art. 26 Abs. 3 BayWG geht dabei u. a. von dem Gedanken aus, dass im Verhältnis zwischen öffentlichen Baulastträgern derjenige die Maßnahmen zur Unterhaltung ausführen soll, in dessen Aufgabenbereich sie grundsätzlich fallen, selbst wenn sie von einem anderen Baulastträger verursacht werden (vgl. Schwendner in Sieder/Zeitler, BayWG, Art. 26 Rn. 30). Die Pflichten des Anlagenunternehmers werden von dieser Vorschrift auf die Tragung einer Kostenlast beschränkt, um den ordentlichen Unterhaltungslastträgern größtmögliche Wirtschaftlichkeit bei der Ausführung der Unterhaltungsarbeiten zu ermöglichen, z. B. durch einheitlichen Einsatz des Maschinenparks (Drost, Das neue Wasserrecht in Bayern, Art. 26 BayWG, Rn. 26). Im Hinblick darauf sieht die Planfeststellungsbehörde von einer verbindlichen Übertragung der Unterhaltungslast in dem vom Wasserwirtschaftsamt gewünschten Umfang ab, sondern eröffnet dem Vorhabensträger unter A. 4.3.5 eine Wahlmöglichkeit, ob er nur die Unterhaltungsmehrkosten für die im Rahmen der erlaubten Einleitungen benutzten Gewässer übernimmt, welche durch die erlaubten Gewässerbenutzungen verursacht werden, oder ob er die betroffenen Gewässer oberhalb und unterhalb der Einleitungsstellen im Einvernehmen mit dem Unterhaltungsverpflichteten selbst sichert und unterhält.

Soweit das Wasserwirtschaftsamt die Aufnahme eines Auflagenvorbehalts fordert, folgt dem die Planfeststellungsbehörde ebenso nicht. § 13 Abs. 1 WHG erlaubt es, noch nachträglich Inhalts- und Nebenbestimmungen zu den erteilten wasserrechtlichen Erlaubnissen zu verfügen, so dass die Möglichkeit für ein behördliches Einschreiten nach Beginn der erlaubten Gewässerbenutzungen auch ohne einen entsprechenden Vorbehalt besteht. Auf Grund dessen ist ein Auflagenvorbehalt wie gefordert überflüssig; ein solcher Vorbehalt würde nur deklaratorisch wirken und

wäre ein bloßer Hinweis auf die bestehende Rechtslage (vgl. Stelkens in Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 9. Auflage 2018, § 36 Rn. 33).

Die im Anhörungsverfahren von verschiedener Seite – u .a. vom Bayerischen Bauernverband – geforderte Aufnahme eines Verfahrensvorbehalts nach § 14 WHG in diesen Beschluss ist ebenso abzulehnen. Voraussetzung für einen solchen Verfahrensvorbehalt ist, dass zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung nachteilige Wirkungen einer Gewässerbenutzung nicht bloß theoretisch möglich sind, sondern greifbare Anhaltspunkte für die Möglichkeit nachteiliger Einwirkungen bestehen (zur inhaltsgleichen Vorgängerregelung siehe BVerwG, Beschluss vom 29.07.1980 – 4 B 218.79 – juris unter II. 1) f)). Der Verfahrensvorbehalt ist in diesem Verfahren aber vielmehr erkennbar als nur vorsorgliche Maßnahme gefordert worden. Ein nur rein vorsorglich verfügbarer Entscheidungsvorbehalt wäre aber rechtswidrig (vgl. Knopp in Sieder/Zeitler/Dahme/Knopp, WHG AbwAG, § 14 WHG, Rn. 144 u. 148). Konkrete Anhaltspunkte für möglicherweise eintretende nachteilige Einwirkungen sind insoweit weder vom Wasserwirtschaftsamt Ansbach noch von den Einwendern vorgetragen worden; solche sind auch sonst für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich. Im Übrigen ermöglicht auch im Falle nachteiliger Auswirkungen der schon erwähnte § 13 Abs. 1 WHG noch zusätzliche Inhalts- und Nebenbestimmungen nach Beginn der betreffenden Gewässerbenutzung.

d) Die Straßenabwassereinleitungen stehen auch mit den maßgeblichen Vorgaben der WRRL bzw. den zu ihrer Umsetzung erlassenen nationalen Vorschriften, die bereits weiter oben erwähnt wurden, in Einklang.

aa) Nach der Rechtsprechung des EuGH liegt eine Verschlechterung des Zustands eines Oberflächenwasserkörpers im Sinne der WRRL – und mithin ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot – vor, sobald sich der Zustand mindestens einer Qualitätskomponente im Sinne des Anhangs V der Richtlinie um eine Klasse verschlechtert, auch wenn diese Verschlechterung nicht zu einer Verschlechterung der Einstufung des Oberflächenwasserkörpers insgesamt führt. Ist jedoch die betreffende Qualitätskomponente im Sinne von Anhang V bereits in der niedrigsten Klasse eingeordnet, stellt jede Verschlechterung dieser Komponente eine „Verschlechterung des Zustands“ eines Oberflächenwasserkörpers dar (EuGH, Urteil vom 01.07.2015, NVwZ 2015, 1041 Rn. 69 f.).

Das Verschlechterungsverbot gemäß § 27 Abs. 1 und 2 WHG erfasst nach dem Wortlaut der Vorschrift oberirdische Gewässer, d.h. das ständig oder zeitweilig in Betten fließende oder stehende oder aus Quellen wild abfließende Wasser (§ 3 Nr. 1 WHG). Räumliche Bezugsgröße für die Prüfung der Verschlechterung bzw. einer nachteiligen Veränderung ist ebenso wie für die Zustands-/Potenzialbewertung indes grundsätzlich der Oberflächenwasserkörper in seiner Gesamtheit. Lokal begrenzte Veränderungen sind daher nicht relevant, solange sie sich nicht auf den gesamten Wasserkörper oder andere Wasserkörper auswirken (BVerwG, Urteil vom 09.02.2017, NVwZ-Beilage 2017, 101 Rn. 506). Als kleinste Oberflächenwasserkörpertypen für Fließgewässer sieht Anlage 1 Nr. 2.1 Buchst. a der Verordnung zum Schutz der Oberflächengewässer vom 20.06.2016 (OGewV) solche mit einem Einzugsgebiet ab 10 km<sup>2</sup> vor. Für sog. Kleingewässer, die diese Voraussetzungen nicht erfüllen, kann dem Verschlechterungsverbot u. a. auch dadurch entsprochen werden, dass sie so bewirtschaftet werden, dass der relevante Oberflächenwasserkörper, mit dem sie unmittelbar oder mittelbar verbunden sind, die Bewirtschaftungsziele erreicht (BVerwG, Urteil vom 10.11.2016, NVwZ 2017, 1294 Rn. 104 f.).

Bei der Verschlechterungsprüfung bzgl. des ökologischen Zustands eines Oberflächenwasserkörpers ist hydromorphologischen, chemischen und allgemein chemisch-physikalischen Qualitätskomponenten nur unterstützende Bedeutung

beizumessen und Veränderungen dieser Komponenten sind daraufhin zu prüfen, ob sie sich auf die biologischen Qualitätskomponenten auswirken (BVerwG, Urteil vom 09.02.2017, NVwZ-Beilage 2017, 101 Rn. 496 ff). Für eine Verschlechterung des chemischen Zustands eines Oberflächenwasserkörpers ist entscheidend, ob durch die Maßnahme mindestens eine Umweltqualitätsnorm im Sinne der Anlage 8 zur OGewV überschritten wird. Hat ein Schadstoff die Umweltqualitätsnorm bereits überschritten, ist jede weitere vorhabenbedingte Erhöhung der Schadstoffkonzentration eine unzulässige Verschlechterung (a. a. O. Rn 578). Für die Beurteilung einer möglichen Verschlechterung eines Grundwasserkörpers können diese Maßstäbe entsprechend herangezogen werden (vgl. BVerwG, Vorlagebeschluss vom 25.04.2018 – 9 A 16.16 – juris Rn. 49), wobei die für das Grundwasser maßgeblichen Umweltqualitätsnormen in Anlage 2 zur Verordnung zum Schutz des Grundwassers (Grundwasserverordnung - GrwV) vom 09.11.2010 (BGBl. I S. 1513), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1044), zu finden sind.

Ob ein Vorhaben eine Verschlechterung des Zustands eines Wasserkörpers bewirken kann, beurteilt sich nach dem allgemeinen ordnungsrechtlichen Maßstab der hinreichenden Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts. Eine Verschlechterung muss daher nicht ausgeschlossen, aber auch nicht sicher zu erwarten sein (BVerwG, Urteil vom 09.02.2017, NVwZ-Beilage 2017, 101 Rn. 480).

Für einen Verstoß gegen das Verbesserungsgebot ist maßgeblich, ob die Folgewirkungen des Vorhabens mit hinreichender Wahrscheinlichkeit faktisch zu einer Vereitelung der Bewirtschaftungsziele führen (BVerwG a. a. O. Rn. 582).

Hervorzuheben ist, dass weder die Wasserrahmenrichtlinie noch das Wasserhaushaltsgesetz verlangen, dass bei der Vorhabenzulassung auch die kumulierenden Wirkungen anderer Vorhaben zu berücksichtigen sind. Für eine solche "Summationsbetrachtung" besteht im Genehmigungsverfahren auch weder eine Notwendigkeit noch könnte dieses Sachproblem auf der Zulassungsebene angemessen bewältigt werden. Vielmehr folgt aus der Vorrangstellung der wasserwirtschaftlichen Bewirtschaftungsplanung (§§ 82 ff. WHG), dass die vielfältigen aktuellen und zukünftigen (absehbaren) Gewässernutzungen in die Ziel- und Maßnahmenplanung einzustellen sind. Es unterliegt der fachkundigen Einschätzung des Plangebers und der Wasserbehörden, ob die Maßnahmen zur Zielerreichung selbst dann noch geeignet und ausreichend "dimensioniert" sind oder ggf. nachgesteuert werden muss, wenn im Verlaufe des Bewirtschaftungszeitraums Gewässernutzungen intensiviert werden oder neue Nutzungen bzw. Maßnahmen hinzutreten (BVerwG a. a. O. Rn. 594). Die im Anhörungsverfahren angesprochenen (künftigen) Oberflächenwassereinleitungen aus verschiedenen Baugebieten in ein Weiher-System, das mit der Wörnitz verbunden ist, bleiben demnach vorliegend außer Betracht.

Von den dargestellten Maßstäben ausgehend genügt die vorgesehene Abwassereinleitung in oberirdische Gewässer sowohl dem wasserrahmenrechtlichen Verschlechterungsverbot als auch dem Verbesserungsgebot.

Die Einleitung von Straßenoberflächenwasser führt regelmäßig insoweit nur zu relevanten Auswirkungen auf den ökologischen Zustand bzw. das ökologische Potential eines Oberflächenwasserkörpers (siehe S. 2/3 der „Vorläufigen Hinweise für die Beurteilung von Einwirkungen auf Oberflächengewässer im Zusammenhang mit Neubau- und Änderungsmaßnahmen an Straßen, insbesondere zum Verschlechterungsverbot nach § 27 WHG“ der Bayerischen Staatsministerien für Umwelt und Verbraucherschutz und des Innern, für Bau und Verkehr vom 15.11.2017, nachfolgend Vorläufige Hinweise genannt). Dass dies im vorliegenden Fall anders zu beurteilen sein könnte, ist nicht ersichtlich. Namentlich sind keine messtech-

nisch erfassbaren Auswirkungen auf den chemischen Zustand des von den Einleitungen betroffenen Oberflächenwasserkörpers 1\_F093 (Wörnitz bis Oberaumühle) zu erkennen. Für den chemischen Zustand sind nach § 6 Satz 1 OGeWV die in Anlage 8 Tabelle 2 zu dieser Verordnung aufgeführten Umweltqualitätsnormen maßgebend. In Bezug auf die dort abschließend aufgeführten Stoffe führen Einleitungen von Straßenoberflächenwasser wie plangegenständiglich in aller Regel – und so auch hier – nicht zu einer feststellbaren nachteiligen Veränderung. Auf Grund dessen ist es hier auch nicht von Belang, dass der chemische Zustand des Oberflächenwasserkörpers als nicht gut eingestuft ist, zumal diese Einstufung maßgeblich darauf basiert, dass die Umweltqualitätsnormen für Quecksilber und Quecksilberverbindungen in der aquatischen Nahrungskette (teilweise) überschritten werden. Diesbzgl. sind aber durch Straßenbauvorhaben wie das gegenständliche keine nachteiligen Effekte zu gewärtigen (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.11.2016, NVwZ 2017, 1294 Rn. 116).

Erfassbare Auswirkungen auf den ökologischen Zustand eines Oberflächenwasserkörpers können durch die Einleitung von Straßenabwasser infolge der Zuführung von Chlorid aus der Anwendung von Tausalz entstehen (siehe Abschnitt 4 der Vorläufigen Hinweise). Die möglichen Auswirkungen von Salzeintragungen in den Oberflächenwasserkörper der Wörnitz werden deshalb nachfolgend näher betrachtet.

Daneben ist es möglich, dass infolge der Einleitungen hydromorphologische Qualitätskomponenten beeinflusst werden. In aller Regel sind jedoch an den Einleitungsstellen allenfalls lokal begrenzte Effekte zu erwarten, so dass für den Oberflächenwasserkörper insgesamt keine relevante Veränderung entsteht (siehe ebenso Abschnitt 4 der Vorläufigen Hinweise). Dies gilt auch hier, zumal zwei der Einleitungsstellen in die Wörnitz bereits heute existieren.

Hinsichtlich des Parameters Chlorid ist in Blick zu nehmen, dass es sich nach Nr. 3.2 der Anlage 3 zur OGeWV lediglich um eine allgemeine physikalisch-chemische Qualitätskomponente handelt, der – wie bereits dargelegt – nur unterstützende Bedeutung bei der Verschlechterungsprüfung zukommt. D. h. eine nachteilige Beeinflussung dieses Parameters führt nicht gleichsam automatisch zu einer Verschlechterung des Oberflächenwasserkörpers; maßgeblich ist im Ergebnis, ob die Veränderung eine Klassenverschlechterung für zumindest eine biologische Qualitätskomponente mit sich bringt.

Der vorhabensbetreffene Oberflächenwasserkörper befindet sich nach dem aktuellen Datenstand in einem ökologisch unbefriedigenden Zustand. Daraus ergibt sich, dass für den Parameter Chlorid ein Mittelwert aus dem Jahresmittelwert von höchstens drei aufeinander folgenden Kalenderjahren von maximal 200 mg/l nicht überschritten werden soll. In Nr. 2.1.2 der Anlage 7 zur OGeWV wird dieser Wert zwar nur in Bezug auf einen guten ökologischen Zustand bzw. das gute ökologische Potential von Fließgewässern genannt, hinsichtlich schlechter bewerteter Oberflächenwasserkörper enthält die Anlage aber keine diesbzgl. Anforderungen, so dass der genannte Konzentrationswert im Ergebnis jedenfalls unbedenklich auch für Gewässerkörper in einem schlechteren Zustand herangezogen werden kann.

Wie sich u. a. aus der Abbildung 4 in Unterlage 13.5 ergibt, die im Übrigen un schwer als der einwenderseits teilweise vermisste separate Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie erkennbar ist (jedenfalls aus dem Verweis in dem „Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie“ genannten Kap. 10 der Unterlage 13.1T ist dies hinreichend klar erkennbar), beträgt die mittlere Chloridkonzentration in der Wörnitz im Bereich der Gewässereinleitung während der Winterdienstsaison, d. h. die relevante Vorbelastung, 40 mg/l. Der repräsentative Jahresmittelwert der Chloridkon-

zentration im Bereich der Einleitung liegt ebenso bei 40 mg/l. Diesen Daten stammen, wie der Abbildung hinreichend klar zu entnehmen ist, aus den laufenden Messungen der Wasserwirtschaftsverwaltung. Die derzeitige Chloridbelastung im Jahresmittel liegt damit sehr deutlich unterhalb des zuvor für den Parameter genannten Maximalwerts.

Die vom Vorhabensträger in der Abbildung 1 der Unterlage 13.5 dokumentierte Abschätzung der Auswirkungen der hier vorgesehenen Einleitungen ergibt, dass sich die Chloridkonzentration im Bereich der zu Grunde gelegten Einleitungsstelle infolge des Vorhabens nur sehr geringfügig auf 42 mg/l erhöht. Bei dieser Abschätzung wurden, um eine Unterschätzung des Einflusses der Einleitungen in jedem Fall zu verhindern und „auf der sicheren Seite“ zu liegen, alle Einleitungsstellen, über die Straßenabwasser direkt oder über dazwischen liegende Gewässer der Wörnitz zugeführt werden, zusammengefasst betrachtet (also alle Einleitungsstellen mit Ausnahme der Einleitungsstelle E3), die Abmilderung bzw. Verzögerung der Chloridzuführung durch die Einleitung in zwischen mehreren Einleitungsstellen und der Wörnitz selbst liegende Gewässer (Ölweiher, Ölgraben) wurde dabei außer Betracht gelassen (siehe S. 5 der Unterlage 13.5). Gleiches gilt für den (die lokale Gesamtkonzentration mindernden) Umstand, dass die Einleitungsstellen gewisse Abstände zueinander aufweisen. Eine mögliche Abmilderung durch Regenwasserbehandlungsanlagen wurde ebenso nicht in Ansatz gebracht (vgl. Abbildung 1 der Unterlage 13.5). Bei der Abschätzung wurden die einzelnen Einleitungsstellen und die dort jeweils zugeführten Straßenabwässer zusammengefasst und so behandelt, als würden sie an einer einzigen (fiktiven) Einleitungsstelle in die Wörnitz eingeleitet, wodurch die Belastung im Bereich dieser Einleitungsstelle höher ausfällt als dies bei Betrachtung mehrerer, räumlich verteilt liegender Einleitungsstellen mit jeweils geringeren Einleitungsmengen im unmittelbaren Einleitungsbereich jeweils der Fall wäre.

Die Ermittlung der unter Berücksichtigung der plangegegenständlichen Einleitungen in Zukunft zu erwartenden Chloridkonzentration in der Wörnitz erfolgte auf Basis des in Abschnitt 5.2 der Vorläufigen Hinweise beschriebenen Prüfverfahrens. Dabei wird nach Abschnitt 5.2.1.1 (zunächst) die Chloridkonzentration direkt an der Einleitungsstelle (nach vollständiger Durchmischung mit dem Abfluss des Gewässers) betrachtet. Dies spiegelt die vorhabensbedingt lokal zu erwartende Spitzenbelastung wider. Dieser Spitzenbelastung liegt ein Tag mit Tausalzausbringung zu Grunde; dabei wird davon ausgegangen, dass der Chloridanteil der ausgebrachten Tausalzmenge (61 % des Trockenstoffs) zu 80 % in das aufnehmende Gewässer gelangt. Die insoweit anzusetzende Tausalzmenge wird anhand der befestigten Straßenfläche mit Tausalzausbringung und der regional pro Tag und Quadratmeter typischerweise zum Einsatz kommende Tausalzmenge errechnet. Die regional maßgebliche Tausalzmenge ergibt sich dabei aus dem in den Vorläufigen Hinweisen beigefügten Berechnungsblatt, dass Bayern in dieser Hinsicht in sechs verschiedene Klimaregionen einteilt; die entsprechende Einteilung sowie die regional anzusetzenden Tausalzmenge sind auch im Anhang 1 der Unterlage 13.5 wiedergegeben. Danach ist die vorliegend angesetzte Tausalzmenge von 29 g/m<sup>2</sup> pro Tag, wie sie für die Klimaregion BY 4 außerhalb von Autobahnen typisch ist, zutreffend gewählt; der vorhabensbetroffene Raum liegt vollständig innerhalb dieser Klimaregion. Den durchgeführten Berechnungen liegt des Weiteren die Annahme zugrunde, dass die einleitungswirksame Chloridfracht über 24 Stunden verteilt eingeleitet wird und sich dort mit dem mittleren Abfluss des Gewässers im Winter vermischt. Zusätzlich wird die mittlere Chloridfracht im Gewässer oberhalb der Einleitungsstelle während der Winterdienstperiode als Vorbelastung herangezogen. Auf Grundlage dieser Eingangsdaten wurde dann die Spitzenbelastung im betroffenen Gewässer an der Einleitungsstelle rechnerisch näherungsweise ermittelt. Da – wie bereits dargelegt – hier die Konzentration im Bereich der (fiktiven) Einleitungsstelle während der Winterdienstzeit auch in Zukunft unter Berücksichtigung

der plangegenständlichen Einleitungen weit unterhalb der für den gegebenen ökologischen Zustand des Oberflächenwasserkörpers heranzuziehenden Anforderung an die mittlere Chloridbelastung liegt – es wird sogar die nach Nr. 1.1.2 der Anlage 7 zur OGewV für Fließgewässer in einem sehr guten ökologischen Zustand maßgebliche Jahresmittelwert von 50 mg/l weiterhin nicht überschritten –, ist eine Verschlechterung einer biologischen Qualitätskomponente nach Nr. 1 der Anlage 3 zur OGewV infolge der Einleitungen auszuschließen. Erst recht gilt dies in Bezug auf den ökologischen Zustand des Oberflächenwasserkörpers insgesamt, der Bezugspunkt der Verschlechterungsprüfung ist. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass sich in Phasen ohne Tausalzausbringung deutlich niedrigere Chloridkonzentrationen als die errechnete Spitzenbelastung einstellen werden und im Jahresmittel insgesamt dadurch (erst recht) gewässerökologisch verträgliche Konstellationen anzunehmen sind (siehe auch S. 7 der Vorläufigen Hinweise).

Auf Grund dieses eindeutigen Befundes ist eine zusätzliche vertiefte Überprüfung nach Abschnitt 5.2.1.2 der Vorläufigen Hinweise bzw. sonstige weitergehende Betrachtungen nicht geboten.

Das angewandte Bewertungsverfahren bzgl. der einleitungsbedingten Veränderung der Chloridkonzentration im Gewässer ist im Übrigen sachgerecht und steht im Einklang mit den verfügbaren fachlichen Erkenntnissen. Eine anerkannte Standardmethode für die Beantwortung der Frage, ob es vorhabensbedingt zu einer Beeinträchtigung des Zustands bzw. Potentials von Qualitätskomponenten kommt, gibt es bislang nicht. Den Behörden kommt daher bei der Entwicklung eigener, fallbezogener Methoden ein erweiterter Spielraum zu. Sie müssen hierbei jedoch eine Methode anwenden, die transparent, funktionsgerecht und schlüssig ausgestaltet ist. Unverzichtbar ist dabei, dass die angewandten Kriterien definiert werden und ihr sachlich untersetzter Sinngehalt nachvollziehbar dargelegt wird (BVerwG, Urteil vom 10.11.2016, NVwZ 2017, 1294 Rn. 112 m. w. N.). Dem wird die hier angewandte Methodik gerecht; hinsichtlich näherer Einzelheiten zum fachlichen Hintergrund sowie der Anknüpfungspunkte der gewählten Bewertungskriterien und -methoden wird auf die entsprechenden Darlegungen in den Vorläufigen Hinweisen Bezug genommen. Substantiierte Einwendungen wurden hinsichtlich der Methodik im Übrigen im Anhörungsverfahren nicht vorgebracht.

Die für den Bereich der (fiktiven) Einleitungsstelle errechnete Chloridkonzentration liegt im Übrigen auch sehr deutlich unterhalb der Schwelle von 400 mg/l, die nach gesichertem Kenntnisstand auch bei akuten Stoßbelastungen nicht überschritten werden soll, da sonst eine Schädigung von Gewässerorganismen nicht ausgeschlossen werden kann (vgl. z. B. Schriftenreihe der Thüringischen Landesanstalt für Umwelt und Geologie Nr. 34, Auswirkungen der Ableitung von Auftausalzen an Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen auf Flora und Fauna in Regenbecken und Gewässern, welche auch in den Vorläufigen Hinweisen zitiert wird). Auch wenn u. U. in kurzen Zeiträumen einzelner Tage bei bestimmten Witterungssituationen eine höhere Chloridbelastung als 42 mg/l auftreten sollte, ist angesichts der dennoch großen Spanne zum zuvor genannten Schwellenwert eine Schädigung von Gewässerlebewesen auch durch kurzzeitige Belastungsspitzen nicht zu befürchten. Soweit im Anhörungsverfahren in diesem Zusammenhang auf Untersuchungen im Zusammenhang mit der B 178n verwiesen wird, vermag dies diese Einschätzung nicht in Zweifel zu ziehen. Das dabei vor allem in Bezug genommene Gewässer Buchholzer Wasser unterscheidet sich in den insoweit relevanten Gewässereigenschaften deutlich von der Wörnitz; insbesondere ist aus den insoweit der Planfeststellungsbehörde verfügbaren Informationen deutlich zu erkennen, dass das Buchholzer Wasser einen merklich geringeren Wasserabfluss als die Wörnitz aufweist, so dass die Durchmischung des eingeleiteten Wassers mit dem im Gewässer fließenden Wasser einen nicht unerheblich geringeren Konzentrationsmindernden Einfluss hat. Dass die in diesem Zusammenhang erwähnte

Chloridvorbelastung des Buchholzer Wassers auch in gewissem Ausmaß höher als in der Wörnitz ist, ist deshalb lediglich ergänzend anzumerken. Die zum Buchholzer Wasser vorgetragenen Ergebnisse können deshalb nicht auf den vorliegenden Fall übertragen werden.

Im Übrigen darf in diesem Zusammenhang auch nicht übersehen werden, dass eine gegenüber der für die Zukunft errechneten Chloridbelastung nur sehr geringfügig geringere Belastung bereits heute in der Wörnitz vorzufindenden ist und auch schon jetzt mannigfach Abwässer von Straßenflächen ohne Drosselung und Vorreinigung in dieses Gewässer abgeleitet werden, so dass eine dem Zustand nach Verwirklichung des Vorhabens ganz ähnliche Situation bereits jetzt anzutreffen ist. Wenn wegen des regelmäßigen Absterbens eines Großteils der Nährtiere im Winter, wie einwenderseits suggeriert wird, der Fischfauna die wesentliche Nahrungsgrundlage vorhabensbedingt entzogen würde, müsste dies folglich schon jetzt gelten und sich der Bestand in einem entsprechend kritischen Zustand befinden - dies kann aber nicht festgestellt werden. Vielmehr ist sogar die Qualitätskomponente Fischfauna im Oberflächenwasserkörper als „gut“ eingestuft.

Das Wasserwirtschaftsamt Ansbach, dessen amtlichen Auskünften nach der ständigen obergerichtlichen Rechtsprechung eine besondere Bedeutung zukommt (vgl. etwa BayVGH, Beschluss vom 02.05.2011, BayVBI 2012, 47, 48 m. w. N.), hat das dargestellte Ergebnis der Verschlechterungsprüfung bestätigt. Es hat explizit ausgeführt, dass das Vorhaben den Bewirtschaftungszielen nach den §§ 27 ff. WHG nicht entgegensteht und eine Verschlechterung des Gewässerzustandes der Wörnitz nicht zu erwarten ist.

In Anbetracht des ermittelten, sehr geringen Einflusses der Einleitungen auf die Chloridkonzentration schon im unmittelbaren Einleitungsbereich, des wegen seiner nur unterstützenden Bedeutung ohnehin nicht hervorgehobenen Einflusses dieses Parameters auf den ökologischen Zustand des Oberflächenwasserkörpers, die Größe des betroffenen Oberflächenwasserkörpers insgesamt (er ist gut 71 km lang und hat ein unmittelbares Einzugsgebiet von 179 km<sup>2</sup>) sowie des unterhalb der Einleitungsstellen liegenden Teils des Wasserkörpers, ist außerdem festzustellen, dass die Einleitungen keinen nachteiligen Einfluss auf die zukünftige Erreichung der Bewirtschaftungsziele haben. Dies hat auch das Wasserwirtschaftsamt Ansbach bestätigt; es hat explizit dargelegt, dass die Erreichung eines guten ökologischen Zustandes nicht gefährdet wird. Folglich wird das Vorhaben auch dem sich aus der WRRL ergebenden Verbesserungsgebot gerecht. Dies gilt auch hinsichtlich des chemischen Zustandes des Oberflächenwasserkörpers; mangels insoweit feststellbarer nachteiliger Veränderungen behindern die Einleitungen auch in dieser Hinsicht nicht die Erreichung eines guten Zustandes.

bb) Auch soweit eine Versickerung von Straßenoberflächenwasser in das Grundwasser auf Damm- und Böschungflächen bzw. in Mulden/Gräben vorgesehen ist oder zumindest in Kauf genommen wird, steht das Vorhaben mit den Vorgaben der WRRL bzw. der diese umsetzenden nationalen Vorschriften zur Bewirtschaftung des Grundwassers in Einklang.

Die vorgesehene Ausbildung der Straßenbankette sowie der entlang der plangegenständlichen Straßenabschnitte vorgesehenen Mulden bzw. Gräben entspricht den diesbzgl. Anforderungen der Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung, Ausgabe 2005 (RAS-Ew), und damit den insoweit anerkannten Regeln der Technik. Im Einzugsgebiet 10, wo das Niederschlagswasser unter gewöhnlichen Umständen ausschließlich versickert wird, werden die Böschungflächen, auf denen die Versickerung stattfindet, den Vorgaben von Nr. 7.2.1 der RAS-Ew entsprechend mit 20 cm starkem Oberboden angedeckt (siehe S. 23 der Unterlage 13.1T). Die plangegegenständlichen Entwässerungsmulden/-gräben werden ebenso

gemäß Nr. 3.2.2 bzw. Bild 16 der RAS-Ew zum großen Teil mit einer entsprechend starken Oberbodenschicht versehen (siehe u. a. die einzelnen Blätter der Unterlage 6).

Es darf davon ausgegangen werden, dass bei Beachtung der Vorgaben der RAS-Ew bei der Versickerung von Straßenoberflächenwasser insbesondere im Oberboden ein ausreichender Rückhalt von Schadstoffen aus dem Straßenablaufwasser stattfindet; insoweit belegen verschiedene Untersuchungen aus der Vergangenheit, dass sich die dennoch in den Boden gelangenden Schadstoffkonzentrationen im ungefährlichen Bereich bewegen (vgl. Nr. 1.2.1 sowie Nr. 7.2.1 der RAS-Ew i. V. m. 3.1.2 des Arbeitsblatts DWA-A 138 „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“; zur indiziellen Bedeutung der Beachtung der Vorgaben der RAS-Ew vgl. auch BVerwG, Urteil vom 10.11.2016, NVwZ 2017, 1294 Rn. 114). Das Wasserwirtschaftsamt Ansbach sieht dies ebenso.

Die Versickerung von Straßenabwasser führt dabei in der Regel auch allenfalls zu einer geringfügigen lokalen Erhöhung des Schadstoffparameters Chlorid im Grundwasser, für den nach § 5 Abs. 1 i. V. m. Anlage 2 zur GrwV ein Schwellenwert von 250 mg/l gilt. Im Bereich des hier betroffenen Grundwasserkörpers 1\_G032 (Sandsteinkeuper - Dinkelsbühl), der aktuell sowohl hinsichtlich seines mengenmäßigen als auch seines chemischen Zustandes als gut eingestuft wird, wird dieser Schwellenwert nach den allgemein zugänglichen Informationen der Wasserwirtschaftsverwaltung derzeit bei weitem unterschritten (die Konzentration von Chlorid liegt im Bereich der benachbarten Messstellen jeweils bei knapp 20 mg/l; siehe dazu auch die unter [https://www.lfu.bayern.de/wasser/wrri/bewirtschaftungsplaene\\_1015/doc/gw\\_nitrat.pdf](https://www.lfu.bayern.de/wasser/wrri/bewirtschaftungsplaene_1015/doc/gw_nitrat.pdf) abrufbaren Analyseergebnisse, nach denen in ganz Bayern die Chloridbelastung des Grundwassers praktisch durchgängig unterhalb von 170 mg/l liegt, zum großen Teil noch deutlich darunter).

Im Hinblick auf diese Ausgangslage, die räumliche Ausdehnung des Grundwasserkörpers von über 230 km<sup>2</sup> sowie den Umstand, dass bereits derzeit zahlreiche Straßenflächen im Bereich des Grundwasserkörpers ihm zumindest teilweise Straßenabwasser samt der von diesem mitgeführten Tausalzfrachten zuführen (u. a. auch im Bereich der bestehenden Trasse der St 2218 südöstlich von Dinkelsbühl, die teilweise in die Ortsumgehung mit einbezogen wird), kann – ohne dass es noch tiefer gehender Untersuchungen in diese Richtung bedürfte – festgestellt werden, dass vorliegend die Versickerung von Straßenoberflächenwasser jedenfalls keinen messbaren nachteiligen Effekt auf den Grundwasserkörper als solchen zeitigt (vgl. zu einem ähnlichen Fall BVerwG, Vorlagebeschluss vom 25.04.2018 – 9 A 16.16 – juris Rn. 49 f.). Das Verschlechterungsverbot wird damit auch bzgl. des Grundwassers eingehalten; hinsichtlich des wasserrechtlichen Trendumkehrgebots sowie des Verbesserungsgebots sind – soweit für diese Gebote in Anbetracht des konkreten Zustandes des Grundwasserkörpers überhaupt Raum verbleibt – ebenso keine ihnen widersprechenden Auswirkungen zu erkennen. Das Wasserwirtschaftsamt Ansbach hat die zuvor dargestellte Beurteilung aus fachlicher Sicht explizit bestätigt.

Da die dargestellte Bewertung der Auswirkungen der Versickerung von Straßenabwasser in das Grundwasser ohne die Anwendung einer komplexen Methodik sowie spezieller, nicht allgemein verfügbarer Daten möglich ist und dementsprechend auch durchgeführt wurde, bedurfte es auch nicht der Erstellung einer spezifischen Unterlage zur Dokumentation dieser Betrachtung und deren öffentlicher Auslegung. Es wurde hier keine nach Gegenstand, Systematik und Ermittlungstiefe neue bzw. über die zuvor erfolgten Untersuchungen wesentlich hinausgehende Prüfung von Umweltbetroffenheiten vorgenommen. Sie beschränkt sich im Endef-

fekt auf die Betrachtung der mit dem Bau bzw. Ausbau von Bundesfernstraßen üblicherweise verbundenen Entwässerungsproblemen (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.11.2016, NVwZ 2017, 1294 Rn. 27).

e) Da Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 WHG – und bzgl. der Abwassereinleitungen auch nach § 57 Abs. 1 WHG – somit nicht gegeben sind, erteilt die Planfeststellungsbehörde in Ausübung des nach § 12 Abs. 2 WHG eröffneten Ermessens die für die vorgesehenen Gewässereinleitungen notwendige Erlaubnis. Wasserwirtschaftliche Planungserwägungen oder sonstige Gesichtspunkte, die trotz des Vorliegens der Erteilungsvoraussetzungen eine Versagung der Abwassereinleitungen als angezeigt erscheinen lassen könnten, sind im Anhörungsverfahren nicht zutage getreten. Insbesondere haben sowohl das Wasserwirtschaftsamt als auch das Landratsamt als Wasserbehörde auch unter diesem Blickwinkel keine Bedenken vorgebracht.

### 3.3.7.2.2 Bauzeitliche Grundwasserabsenkung und -ableitung

Im Rahmen der Errichtung der Unterführung der Heiningen Straße (Bauwerk 2-1) und eines Amphibiendurchlasses unter der Ortsumgehung (Bauwerk 2-2) ist es wegen des abschnittsweise hohen Grundwasserstandes zum Trockenhalten der Baugrube zeitweise notwendig, das Grundwasser lokal abzusenken und abzuleiten.

Das Wasserwirtschaftsamt Ansbach hat bei Berücksichtigung der unter A. 4.4 insoweit verfügbaren Nebenbestimmungen aus fachlicher Sicht keine Bedenken gegen die Erteilung einer entsprechenden Erlaubnis erhoben. Im Erörterungstermin hat das Wasserwirtschaftsamt ergänzend dargelegt, dass der damit verbundene Grundwassereingriff nur räumlich stark beschränkt wirkt und nach dem Ende der Bauwasserhaltung der örtliche Grundwasserstand allmählich wieder ansteigen wird. Rückwirkungen auf die Grundwasserverhältnisse im weiter oben schon erwähnten Wasserschutzgebiet sind deshalb, auch mit Blick auf die Entfernung der beiden Bauwerke zu diesem, ebenso nicht in Rechnung zu stellen.

Auch im Hinblick auf diese bauzeitlichen Grundwassereingriffe genügt das Vorhaben den grundwasserbezogenen Maßgaben der WRRL bzw. der deutschen Umsetzungsvorschriften. Der betreffende Grundwasserkörper befindet sich – wie bereits dargelegt – mengenmäßig in einem guten Zustand. Der Eingriff in den Grundwasserhorizont für die Errichtung der beiden Bauwerke wird allenfalls wenige Monate andauern und wirkt sich, wie soeben erwähnt, nur lokal auf die Grundwasserverhältnisse aus. Nach dem Ende des Eingriffs werden sich in überschaubarer Zeit wieder Grundwasserverhältnisse einstellen, die im Wesentlichen mit den zuvor örtlich gegebenen identisch sind. Der mengenmäßige Zustand des Grundwasserkörpers wird sich daher nicht nachhaltig verändern, einer Verschlechterung des chemischen Zustandes infolge der zeitweiligen Grundwasserabsenkung wird insbesondere durch die Nebenbestimmungen A. 4.4.4 - 4.4.6 hinreichend begegnet. Ein Verstoß gegen das wasserrechtlichen Verschlechterungsverbot ist damit auch insoweit zu verneinen. Ein nachteiliger Effekt im Hinblick auf das Trendumkehrgebot sowie das Verbesserungsgebot ist ebenso nicht zu erkennen.

Dies gilt auch bei summarischer Berücksichtigung der Auswirkungen der bereits behandelten Versickerung von Straßenabwasser. Die zuvor schon betrachteten Auswirkungen der Oberflächenwasserversickerung auf das Grundwasser führen im Zusammenwirken mit der zeitweiligen Grundwasserabsenkung nicht zu über die einzelnen Auswirkungen hinausgehenden Verstärkungseffekten oder dgl.

Auch wenn man zusätzlich noch den nach derzeitigem Kenntnisstand erfolgenden Anschnitt teilweise gering wasserführender Schichten im Bereich zwischen ca. Bau-km 0+790 bis 1+170 in die Betrachtung mit einbezieht, ergibt sich keine andere Beurteilung. Im genannten Streckenabschnitt kann nach dem Bau der Ortsumgehung im Böschungsbereich wiederkehrend Sickerwasser austreten. Hierdurch wird aber der Grundwasserkörper als solcher nicht tangiert, es ist lediglich Schichtenwasser im Bereich örtlich wasserführender Schichten betroffen, wie das Wasserwirtschaftsamt im Rahmen des Erörterungstermins klargestellt hat. Auswirkungen, die nachteiligen Einfluss auf den Grundwasserkörper als solchen haben könnten, sind deshalb insoweit ausgeschlossen.

Die durch die Bauarbeiten zur Verwirklichung des Vorhabens möglichen Auswirkungen auf das Grundwasser, das in räumlicher Nähe zum Baufeld sogar zu Zwecken der Trinkwassergewinnung genutzt wird, führen ebenso zu keiner anderen Bewertung. Diese sind zum einen ohnehin nur vorübergehender Natur, ihre möglichen Auswirkungen auf den Grundwasserkörper werden sich nach ihrem Ende allmählich wieder nivellieren. Zum anderen stellen sich auch die möglichen Auswirkungen aus wasserwirtschaftlicher Sicht als nicht von besonders intensivem Ausmaß dar, insbesondere gehen sie nicht über lokale Beeinflussungen hinaus. Das Wasserwirtschaftsamt Ansbach geht auf der Basis hydrotechnischer Berechnungen davon aus, dass eine Beeinflussung der in der Umgebung der Ortsumgehung liegenden Trinkwasserbrunnen, insbesondere auch des am nächsten zur Ortsumgehung gelegenen Brunnens I, sogar nahezu vollständig ausgeschlossen werden kann und die Trinkwasserbrunnen während des Baus der Ortsumgehung aller Voraussicht nach in Betrieb bleiben können. Auf Grund dessen können merkliche Auswirkungen auf den Grundwasserkörper insgesamt infolge der Bauarbeiten genauso sicher ausgeschlossen werden.

Auch die Berücksichtigung weiterer mittelbarer nachteiliger Auswirkungen des Vorhabens auf den Grundwasserkörper ändert nichts an der zuvor dargestellten Einschätzung. Die mit dem Vorhaben verbundene erstmalige Versiegelung von Flächen führt zwar zu einer Verringerung der für die Grundwasserneubildung zur Verfügung stehenden Erdoberfläche. Im Hinblick auf die schon erwähnte Ausdehnung des Grundwasserkörpers und der dadurch hier zur Grundwasserneubildung insgesamt zur Verfügung stehenden Fläche auf der einen Seite und der mit dem Vorhaben einhergehenden Flächenneuversiegelung von (nur) etwas mehr als 4 ha andererseits ist der Verlust an Infiltrationsfläche verschwindend gering und lässt keine messbaren nachteiligen Auswirkungen auf den mengenmäßigen Zustand des Grundwasserkörpers erkennen.

Da somit auch bzgl. der zeitweiligen Grundwasserabsenkung keine Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 WHG erkennbar sind, erteilt die Planfeststellungsbehörde im Rahmen dieses Beschlusses auch hierfür die erforderliche Erlaubnis. Gründe, die ein Versagen der Erlaubnis im Rahmen des Ermessens nach § 12 Abs. 2 WHG dennoch als geboten erscheinen lassen könnten, sind auch hier nicht zu erkennen.

Die genaue Art und Weise der Beseitigung des im Rahmen der Bauwasserhaltungen abzuleitenden Grundwassers steht zum derzeitigen Planungsstand noch nicht abschließend fest. Hierfür hat der Vorhabensträger im Rahmen der Ausführungsplanung die notwendige wasserrechtliche Erlaubnis bei der zuständigen Wasserbehörde einzuholen. Dass der Erteilung einer entsprechenden Erlaubnis, voraussichtlich zur Einleitung des abgeleiteten Wassers in ein in der Nähe liegendes Oberflächengewässer, unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen könnten, ist nicht ersichtlich. Es entspricht vielmehr dem üblichen Standard bei Straßenbauvorhaben, das im Rahmen von Bauwasserhaltungen angefallene Wasser über mobile Absetzeinrichtungen zu führen und anschließend geeigneten oberirdischen

Gewässern zuzuführen. Durch die Absetzeinrichtungen kann im Regelfall sichergestellt werden, dass keine schädlichen Gewässerveränderungen entstehen; hierdurch kann in aller Regel gleichzeitig auch gewährleistet werden, dass in Bezug auf den Oberflächenwasserkörper, dem das Wasser (letztendlich) zufließt, keine nachteiligen Veränderungen entstehen. Dieses Vorgehen ist auch rechtlich unbedenklich. Ein „Transfer“ von Problemlösungen in ein separates Verfahren ist nämlich u. a. dann zulässig, wenn die Konfliktlösung in dem einen Verfahren nicht möglich oder nicht sachgerecht ist, aber davon ausgegangen werden darf, dass der ungelöst gebliebene Konflikt im Zeitpunkt der Plandurchführung in einem anderen Verfahren in Übereinstimmung mit der zuvor ergangenen Planungsentscheidung bewältigt werden wird. Diese Voraussetzung ist erfüllt, wenn die Problemregelung in dem hierfür vorgesehenen Verfahren zwar noch aussteht, aber nach den Umständen des Einzelfalls bei vernünftiger Betrachtungsweise objektiv zu erwarten ist (BVerwG, Urteil vom 10.11.2016, NVwZ 2017, 1294 Rn. 121 m. w. N.). Dies ist hier der Fall. Eine sachgerechte Entscheidung über die Beseitigung des abgeleiteten Grundwassers kann vorliegend mangels Detaillierung der Planung in dieser Hinsicht derzeit noch nicht getroffen werden. Eine sachgemessene Lösung der Problematik kann aber im Rahmen eines separaten wasserrechtlichen Erlaubnisverfahrens nach weiterer Konkretisierung der Detailplanung erreicht werden; dann liegen die insoweit notwendigen weiteren planerischen Grundlagen vor, die für eine ordnungsgemäße Planung der Wasserableitung unabdingbar sind. Ein derartiges wasserrechtliches Verfahren für die Beseitigung des abgeleiteten Grundwassers wird nach Lage der Dinge wohl schon wegen § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG notwendig; ohne eine entsprechende Erlaubnis kann das abgeleitete Wasser nicht beseitigt werden. Die Durchführung eines wasserrechtlichen Verfahrens ist damit hinreichend sicher. Im Übrigen hat auch der Vorhabensträger selbst die Absicht bekundet, eine wasserrechtliche Erlaubnis im Rahmen der Ausführungsplanung einzuholen.

Außerhalb des Bereichs der zuvor genannten beiden Bauwerke berührt das Vorhaben nach der derzeit gegebenen Kenntnislage, die sich insbesondere auf vom Vorhabensträger durchgeführte Baugrunduntersuchungen stützen, das Grundwasser – anders als im Anhörungsverfahren einwenderseits behauptet – nicht. Insbesondere liegt der Grundwasserspiegel in dem Bereich, in dem die Ortsumgehung den „Mutschachweg“ kreuzt, nicht auf der Höhe der geplanten Trasse. In den Baugrunduntersuchungen wurden, vom Bereich der beiden Bauwerke abgesehen, vorwiegend nur gering ergiebige Schichtwasserhorizonte angetroffen, die sich zudem weit unter der Straßenhöhe der Ortsumgehungstrasse befinden. Im Bereich des „Mutschachwegs“ wird danach auch unter Berücksichtigung des hier vorgesehenen Geländeeinschnitts das Grundwasser nicht berührt. Eine dauerhafte Veränderung des Grundwasserstandes durch den Bau der Ortsumgehung ist auf Grund der dargestellten Erkenntnislage auch nicht zu gewärtigen.

### **3.3.8 Wald / Forstwirtschaft**

Das planfestgestellte Vorhaben berührt in einem Teilbereich auch Belange des Waldes und der Forstwirtschaft.

Ein unmittelbarer Eingriff in den Waldbestand des „Mutschachwaldes“, dem hier im aktuellen Waldfunktionsplan besondere Bedeutung als „Erholungswald Stufe I“ bzw. für den regionalen Klimaschutz und teilweise auch als Lebensraum beigegeben wird, ist aber nicht vorgesehen, insbesondere ist auch der Waldmantel des „Mutschachwaldes“ nicht tangiert. Eine Rodung von Wald i. S. v. Art. 9 Abs. 2 BayWaldG findet damit nicht statt. Soweit dies im Rahmen des Anhörungsverfahrens bezweifelt wurde, da sich der Wald im Laufe der Jahre in Richtung Stadtrand entwickelt habe, ist dem entgegen zu halten, dass der Vorhabensträger den Wald-

randbereich eigens vermessen hat lassen und diese Vermessung die in den Planunterlagen dokumentierten örtlichen Verhältnisse ergeben hat.

Unabhängig davon sind aber die bau- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf den Lebensraum Wald in die Abwägung einzustellen. Dabei kann auf die Ausführungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung Bezug genommen werden. Im Zuge dieser Prüfung sind die vorhabensbedingten Auswirkungen auf den Menschen, die Tier- und Pflanzenwelt, den Boden, das Wasser, das Klima und die Luft einschließlich etwaiger Wechselwirkungen – und damit auch für das im Umfeld der Ortsumgebung liegende Waldgebiet – dargestellt und bewertet. Zur Klarstellung darf an dieser Stelle nochmals darauf hingewiesen werden, dass sich die Auswirkungen auf Belange des Waldes im Wesentlichen auf eine mittelbare Beeinträchtigungen von 0,298 ha an Flächen im Saumbereich des Walde infolge der abschnittswisen Nähe der Ortsumgebung zum Waldrand im Bereich der Kreuzung der Rudolf-Schmidt-Straße beschränken. Mit Blick auf die Ausdehnung der geschlossenen Waldflächen des „Mutschachwaldes“ einerseits und den demgegenüber auf einen nahezu verschwindend kleinen, dem Wald vorgelagerten Saumbereich beschränkten Auswirkungen des Vorhabens andererseits ist nichts dafür zu erkennen, dass die Ortsumgebung Dinkelsbühl den Waldfunktionen und der Bedeutung des Waldes für die biologische Vielfalt in unvertretbarer Weise zuwider läuft (vgl. Art. 7 Satz 1 BayWaldG). Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang auch noch einmal, dass eine Beeinträchtigung der in der Nähe der Ortsumgebungstrasse liegenden Waldflächen durch Tausalz im Winter nicht zu erwarten ist, da das im Straßenoberflächenwasser gelöste Salz mit dem Spritz- bzw. Schmelzwasser in die straßenbegleitenden Entwässerungseinrichtungen gelangt und über diese ohne Berührung mit dem Wald abgeführt wird. Die zwischen der Ortsumgebung und dem Waldrand vorgesehene Erdmengendeponie schirmt den Waldbestand außerdem dort, wo die Ortsumgebung in unmittelbarer räumlicher Nähe verläuft, großteils gegen Spritzwasser von den Verkehrsflächen ab. Eine übermäßige Verschattung des Waldrandbereichs entsteht angesichts der dort vorzufindenden Baumwuchshöhen mit der Erdmengendeponie nicht. Ein „Baumsterben“ o. ä. ist infolge des Vorhabens auch nicht zu besorgen; die allgemeine Erfahrung zeigt, dass an deutlich stärker als die Ortsumgebung belasteten Straßen bereits ab einem Abstand von etwa 20 m vom Straßenrand verkehrsbedingt die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV nicht mehr überschritten werden.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten hat aus forstfachlicher Sicht (wiederholt) keine Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Soweit es darauf hinweist, dass sich am Westrand des Waldes zahlreiche starke Biotopbäume, teilweise mit überhängenden Ästen, befinden, diese sowie der gesamte westliche und südwestlichen Waldrand Sturmschutzfunktion hätten und der Waldrand sowie die Biotopbäume bei den Bauarbeiten zu schützen seien (keine Beschädigung der Wurzeln bei den Bauarbeiten, keine Übererdungen), trägt dem die festgestellte Planung hinreichend Rechnung. Die landschaftspflegerische Schutzmaßnahme S1 sieht im Waldrandbereich explizit u. a. Schutzzäune am Rand des Baufeldes sowie Schutzmaßnahmen gem. der DIN 18920 vor. Zu letzteren gehören auch Maßnahmen zum Schutz des Wurzelbereichs (siehe insbesondere Nrn. 4.6 und 4.8 der DIN). Auch bzgl. der bei Bau-km 1+790 am südwestlichen Rand des dortigen Waldbestandes stehenden Eiche sind entsprechende Maßnahmen vorgesehen; eine nachhaltige Beeinträchtigung seiner Vitalität oder Standsicherheit ist deshalb entgegen von im Anhörungsverfahren geäußerten Befürchtungen nicht zu gewärtigen. Da die Maßnahme S1 integraler Bestandteil der festgestellten Planung ist, ist die Umsetzung entsprechender Maßnahmen in der Bauausführung für den Vorhabensträger auch verbindlich.

Im Anhörungsverfahren wurde geltend gemacht, dass durch die von der Ortsumgebung ausgehende Lichtverschmutzung bei Nacht Forstschädlinge wie der Ei-

chenprozeptionsspinner angelockt würden, wodurch vor allem Eichen, aber auch andere Baumarten im Bereich des „Mutschachwaldes“ stark geschädigt würden und sogar absterben könnten. Auf die gesundheitlichen Gefahren für den Menschen, die von einem Befall durch den Eichenprozeptionsspinner ausgehen, wurde ebenso hingewiesen.

Diesbzgl. ist in Blick zu nehmen, dass eine stationäre Beleuchtung der Ortsumgebung bei Nacht nicht vorgesehen ist (siehe dazu unter C. 2.1.3 und C. 3.3.6.2.2.2). Zwar entstehen durch die Scheinwerfer der die Ortsumgebung während der Dunkelheit befahrenden Fahrzeuge dennoch Lichtemissionen, diese sind aber wegen ihres unregelmäßigen Auftretens und ihrer schnellen Ortsveränderung in ihrer möglichen Anlockwirkung nicht mit einer ortsfesten Beleuchtung zu vergleichen. Zudem ist in Blick zu nehmen, dass die Ortsumgehungsstrasse im Nähebereich zum Waldrand zum großen Teil in einem Geländeeinschnitt verläuft (siehe Unterlage 7.1 Blatt 2T und 3T) und entlang der Ortsumgehungsstrasse im Umfeld der Querung der Rudolf-Schmidt-Straße begleitende Gehölzpflanzungen vorgesehen sind, unmittelbar nördlich der Rudolf-Schmidt-Straße ist östlich der Ortsumgehungsstrasse außerdem eine Erdmassendeponierung geplant. Hierdurch wird der Waldrand zusätzlich gegen Lichteinflüsse aus dem Straßenverkehr abgeschirmt; die trotz allem dennoch auf ihn einströmenden Lichtmissionen bewegen sich danach insgesamt in einer so geringen Größenordnung, dass ein merklicher nachteiliger Einfluss in der befürchteten Weise nicht zu besorgen ist, zumal ein Auftreten von Fortschädlingen auch von einem Zusammenwirken ganz verschiedener Faktoren abhängig ist. Im Übrigen hat auch das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach keine in diese Richtung gehenden Einwände vorgebracht.

Die aufgezeigten Auswirkungen des Vorhabens auf die Belange der Forstwirtschaft und des Waldes entfalten bei weitem kein Gewicht, das geeignet wäre, die für das Vorhaben sprechenden Belange zu überwiegen.

### **3.3.9 Fischerei**

Belange der Fischerei werden durch das Vorhaben nur insoweit berührt, als dass auf der Ortsumgehungsstrasse anfallendes Straßenoberflächenwasser in die Wörnitz bzw. Gewässer, die das Wasser letztendlich an die Wörnitz abgeben, eingeleitet wird (siehe dazu im Einzelnen unter C. 3.3.7.2).

Der Bezirk Mittelfranken – Fachberatung für das Fischereiwesen – hat aus fischereilicher und fischökologischer Sicht keine Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben.

Soweit der Bezirk fordert, die vorgesehenen Regenentlastungsbauwerke ausreichend zu dimensionieren, da ein zu schnelles Anspringen der Entlastungsbauwerke in jedem Fall Wasser mit einem hohen Anteil an absetzbaren Stoffen den Fließgewässern zuführen würde, was die Vorfluter und den dort lebenden Fischbestand beeinträchtigen würde, trägt dem die festgestellte Planung hinreichend Rechnung. Die plangegenständlichen Absetzbecken sind auf ein 1-jährliches Regenereignis ausgelegt (vgl. Kapitel 5.2.4 und 5.4.4 der Unterlage 13.1T); dies entspricht Nr. 1.4.7.1 der RAS-Ew und ist im Übrigen auch allgemeiner Standard im staatlichen Straßenbau. Die Regenrückhaltebecken sind jeweils für ein 5-jährliches Regenereignis dimensioniert (siehe Kapitel 5.2.1, 5.3.1 und 5.4.1 der Unterlage 13.1T). Auch dies ist sachgerecht und nicht zu beanstanden. Nach Nr. 1.4.5 der RAS-Ew ist die Häufigkeit des insoweit bei der Beckenbemessung anzusetzenden Regenereignisses auf die örtlichen Verhältnisse abzustimmen, mindestens soll aber ein 2-jährliches Regenereignis zugrunde gelegt werden. Im Hinblick darauf hält die Planfeststellungsbehörde den hier angesetzten Bemessungsregen für sachgerecht und ausreichend. Die Heranziehung eines 5-jährlichen Regenereignis

bei der Bemessung von Regenrückhaltebecken entspricht im Übrigen auch bayernweit gängiger Praxis, das Wasserwirtschaftsamt Ansbach hat insoweit keine Bedenken gegen die Planung geäußert (vgl. u. a. auch Nr. 4 der „Arbeitshilfen für den Umgang mit Regenwasser – Regenrückhaltung“ der Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg; auch hier wird ein 5-jährliches Regenereignis für den Regelfall als sachgerecht angesehen). Die Absetzbecken sorgen dort, wo es nach den wassertechnischen Berechnungen notwendig ist, für eine ausreichende Reinigung des Straßenabwassers (vgl. Nr. 7.3.1 der RAS-Ew). Der Forderung, dass das eingeleitete Wasser die biologischen, chemischen und physikalischen Eigenschaften der Vorfluter nicht so verändern dürfe, dass Fische und Fischnährtiere geschädigt werden, wird damit ebenso Genüge getan. Gleiches gilt hinsichtlich des Anliegens, die Beckenanlagen so zu gestalten, dass bei Ölunfällen im Bereich der Trasse durch entsprechende Maßnahmen ein möglicher Schaden für Gewässer abgewendet werden kann. Die Beckenanlagen sind so geplant, dass Leichtflüssigkeiten in den Absetzbecken oder über Tauchwände in den Rückhaltebecken zurückgehalten werden (siehe die einzelnen Darstellungen in Unterlage 13.4). In den Auslaufbauwerken der Rückhaltebecken sind daneben Absperrschieber vorgesehen, mit denen im Havariefall ein Abfließen von Wasser aus den Becken in die Vorfluter gänzlich unterbunden werden kann (siehe Detail C in der Unterlage 13.4).

Der Forderung des Bezirks, während der Bauzeit strengstens darauf zu achten, dass keine wassergefährdenden Stoffe in Fließgewässer und Teichanlagen gelangen, da entlang der Trasse Weiherketten liegen, die für die Teichwirtschaft in Dinkelsbühl von besonderer Bedeutung sind, trägt die Nebenbestimmung A. 3.3.1 Rechnung. Diese verlangt dem Vorhabensträger im Rahmen des Baubetriebs u. a. auch geeignete Vorkehrungen zum Schutz vor Gewässerverunreinigungen jeglicher Art ab. Auf Grund dieser Nebenbestimmung sowie unter Berücksichtigung der plangegenständlichen Absetz- bzw. Regenrückhaltebecken ist gleichzeitig auch forderungsgemäß gewährleistet, dass die erwähnten Teichanlagen weder während der Bauzeit noch nach der Inbetriebnahme der Ortsumgehung beeinträchtigt werden.

### **3.3.10 Denkmalpflege**

Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege werden durch die festgestellte Planung nicht berührt; dies hat auch das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege bestätigt.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat außerdem bestätigt, dass die Ortsumgehung keine derzeit bekannten Bodendenkmäler quert. Südöstlich von Dinkelsbühl befindet sich zwar die spätmittelalterliche Landhege der Reichsstadt Dinkelsbühl (Denkmalnr. D-5-6928-0162), diese wird aber von der Planung nicht tangiert. Das Landesamt hält es aber für angezeigt, mehrere in räumlicher Nähe zur Wörnitz gelegene vorhabensbetroffenen Areale vorab zu untersuchen, da sie als siedlungsgünstige Flächen anzusehen sind und deshalb als sog. Verdachtsflächen für Bodendenkmäler betrachtet werden. Innerhalb der betroffenen Verdachtsflächen sollte spätestens vier Monate vor Beginn der Baumaßnahmen mit archäologischen Sondagen und Untersuchungen begonnen werden, um rechtzeitig und ohne Bauverzögerung evtl. Ausgrabungen durchführen zu können. Für alle anderen vorhabensbetroffenen Bereiche sieht das Landesamt keine Untersuchungsnotwendigkeit vor Baubeginn. In bereits bestehenden Straßenabschnitten kann nach Auffassung des Landesamts für Denkmalpflege in der Regel davon ausgegangen werden, dass Bodendenkmäler nicht mehr oder nur zu einem geringen Umfang erhalten sind. Unter Straßen, die im 19. bzw. 20. Jahrhundert angelegt wurden, könne in vielen Fällen das Bodendenkmal hingegen erhalten sein.

Wer auf einem Grundstück nach Bodendenkmälern graben oder zu einem anderen Zweck Erdarbeiten auf einem Grundstück vornehmen will, obwohl er weiß, vermutet oder den Umständen nach annehmen muss, dass sich dort Bodendenkmäler befinden, bedarf der Erlaubnis. Die Erlaubnis kann versagt werden, soweit dies zum Schutz eines Bodendenkmals erforderlich ist (Art. 7 Abs. 1 DSchG). Diese denkmalschutzrechtliche Erlaubnis wird auch durch den Planfeststellungsbeschluss ersetzt (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Zu den Erdarbeiten in diesem Sinne gehört auch die Anlage einer Straße (Eberl/Martin, Bayerisches Denkmalschutzgesetz, 6. Auflage, Art. 7 Rn. 4). Wenn die beabsichtigten Erdarbeiten eine Gefahr für ein Bodendenkmal darstellen, steht es im pflichtgemäßem Ermessen, die Erlaubnis zu versagen oder eine eingeschränkte Erlaubnis (unter Nebenbestimmungen) zu erteilen. Eine Erlaubnis wird dann zu erteilen sein, wenn nach Abwägung aller Umstände (Bedeutung der beabsichtigten Erdarbeiten einerseits und der durch die Arbeiten gefährdeten Bodendenkmäler andererseits) die Belange der Bodendenkmalpflege im Einzelfall weniger bedeutsam sind als die Belange, die für das Vorhaben sprechen (Eberl/Martin, Bayerisches Denkmalschutzgesetz, 6. Auflage, Art. 7 Rn. 6).

Die für das Vorhaben sprechenden Belange (siehe dazu im Einzelnen unter C. 3.2) gehen den Belangen des Bodendenkmalschutzes hier im Ergebnis vor. Da auch dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege selbst keine Bodendenkmäler im Vorhabensbereich bekannt sind und solche dort lediglich vermutet werden, wobei keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass dort Hinterlassenschaften menschlicher Tätigkeit von herausgehobene Bedeutung vorzufinden sein könnten, kommt diesen Belangen unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht der Stellenwert zu, als dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste.

Als Auflage kommt in diesem Zusammenhang vor allem in Betracht, dass der Vorhabensträger eine auf seine Kosten sachgemäß durchzuführende Grabung durch das Landesamt für Denkmalpflege zur wissenschaftlichen Auswertung bzw. Bergung eines Bodendenkmals zu dulden hat oder dass er selbst eine solche Grabung durch ein geeignetes privates Fachunternehmen durchführen lassen muss. Eine Pflicht zur Tragung der Kosten der fachgerechten Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Funde (Sicherungsmaßnahmen) ergibt sich zwar nicht aus dem sog. Verursacherprinzip, ist aber im Rahmen der Verhältnismäßigkeit dann möglich und gerechtfertigt, wenn – wie hier – durch die geplanten Erdarbeiten Bodendenkmäler beeinträchtigt oder zerstört werden könnten (vgl. Eberl/Martin, Bayerisches Denkmalschutzgesetz, 6. Auflage, Art. 7 Rn. 8).

Auf Grund dessen wurde dem Vorhabensträger nach Abwägung aller Umstände aufgegeben, dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege den Zeitpunkt des Baubeginns frühzeitig bekanntzugeben, spätestens aber zwei Monate vor Beginn von Erdbauarbeiten, um mit dem Landesamt einvernehmlich die erforderlichen Schritte zur Vermeidung einer Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) festzulegen (Nebenbestimmung A. 3.1.4). Daneben wurde im Beschlusstenor verfügt, soweit es durch Vorkehrungen im Rahmen der Ausführungsplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung möglich ist, Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z. B. durch Überdeckungen) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen (Nebenbestimmung A. 3.5.1). Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabensträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Siche-

rungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten für eine wissenschaftliche Auswertung der Befunde und Funde zählen dabei nicht zu den für Sicherungsmaßnahmen erforderlichen Aufwendungen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen. Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im vorgenannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen dem Vorhabensträger und dem Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Im Rahmen dieser Vereinbarung kommt auch die Festschreibung eines Höchstbetrages der für Sicherungsmaßnahmen anzusetzenden Aufwendungen in Betracht. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen (vgl. Nebenbestimmung A. 3.5.3).

Diese Auflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabensträger im Rahmen der Ausführungsplanung oder der Baudurchführung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundenen Zurückstellung der Belange der Bodendenkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden Belangen. Obgleich die damit angeordnete fachkundige Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Funde im Rahmen 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 bei der Festlegung des Umfangs der gebotenen Sicherungsmaßnahmen begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer (zukünftigen) einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträger und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle, soweit erforderlich, auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt. Die Grundzüge des Plans werden durch diese Regelung nicht tangiert, weil durch diese Regelung für den Fall, dass – wider Erwarten – keine Einigung zwischen der Vorhabensträgerin und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zustande kommt, lediglich über einzelne Schutzauflagen entschieden werden muss, die für das Vorhaben – auch angesichts der gewichtigen Belange, die für die Planung sprechen – nicht von entscheidender Bedeutung sind (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, 9. Auflage, § 74 Rn. 138). Damit ist auch dem Postulat der Konfliktbewältigung hinreichend Rechnung getragen.

Sollten im Zuge der Bauausführung auch vom Landesamt für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Zufallsfunde von Bodendenkmälern mit herausragender kulturhistorischer Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen bzw. die abzuschließende Vereinbarung zwischen Vorhabensträgerin und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden. In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG sowohl hinsichtlich der bezeichneten Verdachtsfläche als auch evtl. Zufallsfunde unter Beachtung der durch die verfügbaren Nebenbestimmungen vorgesehenen Maßgaben.

Im Hinblick auf mögliche Zufallsfunde hat der Vorhabensträger nach der Nebenbestimmung A. 3.1.4 überdies die bauausführenden Firmen auf die gesetzliche

Verpflichtung hinzuweisen, dass vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z. B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind und die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen sind, wenn nicht die zuständige Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet. Dies gilt nicht für Funde, die im Zuge von Sicherungsmaßnahmen im Sinne der Nebenbestimmung A. 3.5.3 auftreten.

Der öffentliche Belang der Denkmalpflege wurde auch in der Umweltverträglichkeitsprüfung unter C 2.1.4.7 und C 2.2.7 für den Bereich der Kulturgüter und sonstigen Sachgüter behandelt. Das Ergebnis der dabei erfolgten Bewertung der Umweltauswirkungen wird an dieser Stelle in die Abwägung eingestellt. Die Belange der Denkmalpflege sind, vor allem angesichts der Ungewissheit über eine mögliche Betroffenheit bislang un bebauter Bodendenkmäler, mit hohem Gewicht gegen die Maßnahme in die Abwägung einzustellen. Dennoch sind die für die Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme sprechenden Gründe so gewichtig, dass die Belange der Denkmalpflege diese nicht zu überwiegen vermögen. Die Ausgewogenheit der Planung ist unter Berücksichtigung der im Hinblick auf die Belange der Denkmalpflege getroffenen Nebenbestimmungen gewahrt.

### **3.3.11 Landwirtschaft als öffentlicher Belang**

Die Belange der Landwirtschaft sind sowohl unter agrarstrukturellen Gesichtspunkten als auch mit Blick auf die individuelle Betroffenheit einzelner Betriebe berührt. Ursächlich hierfür ist in erster Linie der vorhabensbedingte Verbrauch bisher landwirtschaftlich genutzter Flächen. Hinzu kommen weitere mittelbare Auswirkungen, insbesondere in Folge von Flächenan- und durchschneidungen sowie das Entstehen von Umwegen im landwirtschaftlichen Wegenetz oder auch mögliche Bodenbelastungen.

#### **3.3.11.1 Verbrauch landwirtschaftlicher Nutzfläche**

Für das gegenständliche Straßenbauvorhaben werden landwirtschaftlich genutzte Flächen in einer Größenordnung von in etwa 16,6 ha benötigt (siehe Nr. 9.3 der Unterlage 1T). Dies betrifft neben dem Straßenkörper der Ortsumgehung im Rahmen des Vorhabens anzupassende bzw. neu zu schaffende Teilstücke von nachgeordneten Straßen und Wegen sowie Entwässerungseinrichtungen. Zusätzlich werden landwirtschaftlich genutzte Flächen im Rahmen der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen herangezogen (ca. 7 ha). Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach äußert deshalb auch explizit den Wunsch nach einer möglichst flächenverbrauchsschonenden Planung.

Eine (weitere) Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist aber wegen der verkehrlichen Notwendigkeit des Vorhabens und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind insbesondere – wie sich aus den Ausführungen unter C. 3.3.3.2 ergibt – im Hinblick auf die Verkehrsprognose, den Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich.

Soweit das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach in diesem Zusammenhang vorschlägt, die Dürrwanger Straße zwischen dem Ortsrand von Dinkelsbühl und dem nördlich davon geplanten Wirtschaftsweg zurückzubauen, sieht die Planfeststellungsbehörde keine Handhabe, dem Vorhabensträger entsprechendes abzuverlangen. Dem betreffenden Straßenabschnitt kommt auch nach Verwirklichung der Ortsumgehung eine verkehrliche Funktion zu, da er – zumindest für die Landwirtschaft – eine Zuwegung zu angrenzenden Flächen darstellt

und außerdem auch die nördliche Ortslage von Dinkelsbühl mit dem im Zuge des Vorhabens neu geschaffenen landwirtschaftlichen Wegenetz und umgekehrt verbindet. Im Hinblick darauf kann die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen, dass der betreffende Abschnitt der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen jede Verkehrsbedeutung i. S. v. Art. 8 Abs. 1 Satz 1 BayStrWG infolge des Vorhabens verlieren würde. Dass überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls vorliegen, die eine Einziehung des Straßenabschnittes rechtfertigen würden, ist ebenso nicht ersichtlich. Liegt damit keine der gesetzlich abschließend festgelegten Einziehungsvoraussetzungen vor, so kommt ein (vollständiger) Rückbau des Streckenabschnitts, der eine vorherige Einziehung zur Beseitigung der durch die erfolgte Widmung verliehenen Eigenschaft einer öffentlichen Straße erfordern würde, (derzeit) auch nicht in Betracht. Die Beurteilung, ob evtl. eine Verschmälerung des Querschnitts des Straßenabschnitts o. ä. im Hinblick auf seine zukünftige Verkehrsbedeutung veranlasst ist, obliegt der Stadt Dinkelsbühl als Straßenbaulastträger der GVS. Eine Verringerung des Querschnitts kann hier nicht als notwendige Folgemaßnahme i. S. v. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG angesehen werden. Als solche sind alle Regelungen außerhalb der eigentlichen Zulassung des Vorhabens zu verstehen, die für eine angemessene Entscheidung über die durch das Vorhaben aufgeworfenen Probleme erforderlich sind. Folgemaßnahmen sind zu treffen, um die Probleme zu lösen, die durch das Vorhaben für die Funktionsfähigkeit der anderen Anlage entstehen. Die Folgemaßnahmen müssen zudem notwendig sein; dass sie nützlich oder zweckmäßig erscheinen mögen, reicht nicht. Notwendig in diesem Sinn sind nur Folgemaßnahmen, die dem Anschluss und der Anpassung des Vorhabens an andere Anlagen dienen, Probleme von einigem Gewicht betreffen und erforderlich sind, um durch das Vorhaben aufgeworfene Konflikte zu bewältigen (Neumann/Külpmann in Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 9. Auflage 2018, § 75 Rn 8 - 9a). Eine Verkleinerung des Querschnitts des Straßenabschnittes ist hier aber weder zur Lösung von Funktionsfähigkeitsproblemen an anderen Anlagen notwendig noch sonst erforderlich, um vorhabensbedingte Probleme zu bewältigen. Auf Grund dessen ist die Planfeststellungsbehörde nicht befugt, diesbzgl. Regelungen im vorliegenden Beschluss zu treffen.

Der Landverbrauch für das Straßenbauvorhaben kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere auf die naturschutzrechtlich notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen oder auf sonstige landschaftspflegerische Maßnahmen verringert werden, wie im Einzelnen aus den betreffenden Ausführungen unter C. 3.3.6 dieses Beschlusses folgt.

Der Bayerische Bauerverband schlägt im Hinblick auf die zahlreichen Durchschneidungen von Grundstücken, die mit der Ortsumgehungstrasse verbunden sind, vor, parallel ein vereinfachtes Flurbereinigungsverfahren nach § 86 FlurbG zur Verbesserung der Bewirtschaftung der Flächen und damit der langfristigen Wirtschaftlichkeit durchzuführen, wenn dieses vereinfachte Verfahren im Einvernehmen mit den betroffenen Grundstückseigentümern angeordnet werden kann.

Diesem Vorschlag kann die Planfeststellungsbehörde nicht folgen. Denn es liegt nicht in ihrer Zuständigkeit, ein entsprechendes Flurbereinigungsverfahren zu veranlassen bzw. zu beantragen; dies können alleine die Flurbereinigungsbehörde bzw. der Vorhabensträger (vgl. § 86 Abs. 2 Nrn. 1 und 2 FlurbG). Soweit dieser Vorschlag an den Vorhabensträger gerichtet sein sollte, obliegt es alleine seiner eigenverantwortlichen Entscheidung, ob er ihm Folge leistet.

Hinsichtlich der Forderungen des Bayerischen Bauernverbands, landwirtschaftliche Betriebe, die auf Ersatzflächen angewiesen seien, intensiv zu unterstützen, gleichwertiges Acker- oder Grünland als Ersatz zu erhalten, und bestehende Pachtverträge zu berücksichtigen und bei vorzeitiger Auflösung oder bei Entzug der Flächen durch entsprechende Pachtaufhebungsentschädigungen zu entschä-

digen, muss darauf hingewiesen werden, dass rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe in das Grundeigentum dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten sind. Hier ist dann Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8, Art. 11 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Vorhabensträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

### 3.3.11.2 *Existenzgefährdung von landwirtschaftlichen Betrieben*

Von Seiten der Betroffenen selbst wurde im Anhörungsverfahren eine vorhabensbedingte Gefährdung ihrer betrieblichen Existenz nicht geltend gemacht. Dass ein entsprechender Einwand tatsächlich nicht erhoben wurde, hat u. a. der anwaltliche Bevollmächtigte von zahlreichen Eigentümern von Grundflächen innerhalb der geplanten Trasse im Erörterungstermin bestätigt. Umso verwunderlicher ist es für die Planfeststellungsbehörde, dass im Zuge der Planauslegung von dritter Seite im Rahmen einer entsprechenden Ausarbeitung eine betriebliche Existenzgefährdung eines Mandanten des genannten anwaltlichen Bevollmächtigten geltend gemacht wurde. Eine Vollmacht des Betroffenen hat der Verfasser der Ausarbeitung erst nach Ende des Erörterungstermins vorgelegt; sie wurde auch erst nach dem Termin erteilt. Auf Grund dieses Verfahrensablaufs bestehen für die Planfeststellungsbehörde schon gewisse Zweifel, ob der Einwand der Existenzgefährdung bzgl. des betroffenen Betriebs im Anhörungsverfahren mit Wissen und Willen des Betriebsinhabers erhoben wurde, diesem überhaupt zugerechnet werden können und er sich hierauf nun berufen kann. Diese Frage bedarf aber keiner tiefergehenden Erörterung; denn eine Existenzgefährdung infolge des Vorhabens ist nach den Ergebnissen des Anhörungsverfahrens auszuschließen, auch hinsichtlich des zuvor angesprochenen Betriebes.

Der weiteren Betrachtung vorzuschicken ist, dass der Gesichtspunkt der Existenzgefährdung nicht nur die privaten Belange der betroffenen Eigentümer berührt (Art. 14 und Art. 12 GG), sondern auch den öffentlichen Belang der Erhaltung leistungsfähiger landwirtschaftlicher Betriebe, der sich u. a. aus § 1 LwG ergibt.

Soweit es darum geht, unter welchen Voraussetzungen ein Betrieb an sich existenzfähig ist, ist von objektivierten Kriterien auszugehen. Eine gegebene – langfristige – Existenzfähigkeit eines Betriebes ist danach zu beurteilen, ob er außer einem angemessenen Lebensunterhalt für den Betriebsleiter und seine Familie auch ausreichend Rücklagen für die Substanzerhaltung und für die Neuanschaffungen erwirtschaften kann. Dabei darf allerdings die besondere Struktur und Arbeitsweise des einzelnen Betriebes nicht gänzlich außer Betracht bleiben. Dagegen können die individuellen Bedürfnisse der einzelnen Landwirte und auch die Tatsache, dass ein Betrieb tatsächlich über längere Zeit besteht, nicht ausschlaggebend sein (BVerwG, Beschluss vom 31.10.1990 – 4 C 25.90, 4 ER 302.90 – juris). Soweit nach diesen Maßstäben eine gesicherte Existenzfähigkeit schon vor dem Eingriff nicht bestanden hat, kann eine Existenzvernichtung nicht die Folge eines Planvorhabens sein. Die weitere Verschlechterung eines nicht existenzfähigen Betriebes ist somit kein eigenständiger Rechtseingriff (vgl. Rundschreiben der OBB im BayStMI vom 11.01.1994, Gz. IIB2-43540-001/94).

Nach der landwirtschaftlichen Betriebslehre kann man von einem Vollerwerbsbetrieb als Existenzgrundlage ausgehen, wenn 1 bis 1,5 Arbeitskräfte bzw. 1.800 bis 2.300 Arbeitskräftestunden pro Jahr rationell eingesetzt werden. Fehlen bei einem Betrieb (z. B. einem Zu- oder Nebenerwerbsbetrieb) diese Voraussetzungen bereits vor dem Flächenverlust durch den Straßenbau, stellt dieser keine gesicherte alleinige Existenzgrundlage dar. Reine Pachtbetriebe scheiden grundsätzlich – je-

denfalls bei kurzfristiger Anpachtung der bewirtschafteten Flächen – als Existenzgrundlage aus. Anders ist es in der Regel bei gemischten Betrieben mit einem gewissen Mindestbestand an Eigenflächen und langfristig gepachteten Flächen, da das Pachtrecht im Rahmen des Vertrages Bestandsschutz und damit den Eigentumsschutz des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG genießt (vgl. BVerfG, Urteil vom 08.04.1997, BVerfGE 95, 267; BayVGh, Beschluss vom 14.08.2002, UPR 2003, 80).

Unterschreitet bei einem Vollerwerbsbetrieb der durch die Straßenbaumaßnahme ausgelöste Flächenverlust 5 % der gesamten anrechenbaren landwirtschaftlichen Nutzfläche, scheidet im Regelfall eine Existenzgefährdung aus (BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, NVwZ 2010, 1295; BayVGh, Urteil vom 24.05.2005, VGHE 58, 155,164; BayVGh, Urteil vom 24.11.2010 – 8 A 10.40011 – juris Rn. 102). Nach den Erkenntnissen der landwirtschaftlichen Betriebslehre können derart geringe Flächenverluste durch eine entsprechende Betriebsorganisation im Regelfall ohne Nachteile ausgeglichen werden. Anderes kann allenfalls dann gelten, wenn im Einzelfall besondere Bewirtschaftungserfordernisse (z. B. bei Sonderkulturen) vorliegen. Vorübergehende Inanspruchnahmen, z. B. für Arbeitsstreifen, Ablagerungsflächen o. ä., werden im Regelfall die Existenzfähigkeit nicht nachteilig beeinträchtigen, da diese Flächen dem Betrieb nicht auf Dauer entzogen werden und für die Zeit der Inanspruchnahme zudem eine Nutzungsausfallentschädigung gezahlt wird (vgl. Rundschreiben der OBB im BayStMI vom 11.01.1994, a.a.O.).

Der weiter oben schon angesprochene landwirtschaftliche Betrieb verliert durch die festgestellte Planung auf Dauer gut 3,1 ha an von ihm angepachteten Flächen (das Grundstück Fl.-Nr. 2867, Gemarkung Dinkelsbühl, ist hierin bereits mit seiner gesamten Fläche eingerechnet). Da der Betrieb nach Darlegung des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach insgesamt 72,13 ha landwirtschaftliche Nutzfläche bewirtschaftet, verliert er damit durch das Vorhaben in der Summe knapp 4,3 % der gesamten betrieblichen Nutzfläche. Auch unter Berücksichtigung des Umstandes, dass der Betrieb den Demeter-Richtlinien entsprechend bewirtschaftet wird, so dass ein Flächenverlust für ihn eine größere Herausforderung darstellt, da ersatzweise akquirierte Flächen zuerst eine Umstellungsphase von etwa zwei Jahren durchlaufen müssen, bevor die geernteten Erzeugnisse ökologisch vermarktet werden können, sieht das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach keine vorhabensbedingte Existenzgefährdung dieses landwirtschaftlichen Betriebes, vor allem, da nur angepachtete Flächen verloren gehen und diese zum größten Teil außerdem nur kurzfristig angepachtet wurden. Dieser Einschätzung schließt sich die Planfeststellungsbehörde uneingeschränkt an.

Soweit der Verfasser der weiter oben erwähnten Ausarbeitung, mit der von dritter Seite eine Existenzgefährdung des Betriebs geltend gemacht wird, daran Anstoß nimmt, dass in den Grunderwerbsplänen alle vom Betrieb für landschaftspflegerische Maßnahmen beanspruchten Grundstücks(teil)flächen als für den Straßenbau in Anspruch zu nehmenden Flächen dargestellt sind, verkennt er, dass es sich insoweit bei den Teilflächen, die auf Dauer in Anspruch genommen werden, zum allergrößten Teil um Flächen handelt, die unmittelbar an die Ortsumgehung bzw. die Verbindungsrampe zur St 2220 anschließen und auf diesen Flächen vornehmlich Böschungen zur standsicheren Einbindung der Straßenkörper in das umgebende Gelände bzw. Erdmassendeponien vorgesehen sind (siehe dazu die einzelnen Blätter der Unterlage 7.1). Soweit darüber hinaus vom Grundstück Fl.-Nr. 1201, Gemarkung Dinkelsbühl, weitere Teile in Anspruch genommen werden, betrifft dies vergleichsweise kleine Restflächen, die nach dem Bau der Ortsumgehung auf allen Seiten von Straßen bzw. Wegen umschlossen werden (von der Ortsumgehung, der St 2220, Verbindungsrampe zwischen diesen beiden Straße bzw. mehreren Feldwegen) und deshalb unabhängig von einer Nutzung für

landschaftspflegerische Maßnahmen in Zukunft nicht mehr sinnvoll zu bewirtschaften wären; teilweise wären sie nicht einmal mehr gefahrlos anzufahren. Auf den angesprochenen Straßennebenflächen sind – u. a. zur Einbindung der Straßenzüge in die umgebende Landschaft – verschiedene in Bezug auf das Landschaftsbild wirkende Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen (siehe dazu unter C. 3.3.6.4.10). Ihnen ist, anders als offenbar der Verfasser annimmt, keine unmittelbare Ausgleichsfunktion für den Naturhaushalt sowie unter artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten zugeordnet. Für diese Maßnahmen werden keine Grundflächen in Anspruch genommen, die nicht bereits ohnehin wegen der Straßenplanung in das Eigentum des Vorhabensträgers übergehen sollen (siehe dazu einerseits Unterlage 12.3T und die einzelnen Blätter der Unterlage 14.1 auf der anderen Seite); die betroffenen Böschungs- und Nebenflächen werden lediglich – auch im Sinne eines Synergieeffektes – für diese Maßnahmen genutzt. Die Frage der Verhältnismäßigkeit des Eingriffs in die betroffenen Grundflächen stellt sich damit nur bzgl. der Straßenplanung als solcher, für die Gestaltungsmaßnahmen hingegen nicht erneut bzw. nochmals. Bei den vom Verfasser in diesem Zusammenhang im Einzelnen genannten Maßnahmen handelt es sich, was nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auch bei Anwendung durchschnittlicher Sorgfalt für den sachkundig auftretenden Verfassers ohne weiteres erkennbar sein dürfte, nicht um Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für den Naturhaushalt im Sinne der Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG. Denn er benennt insoweit ausschließlich unter artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten vorgesehene Vermeidungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen, die offenkundig nicht der Kompensation von Eingriffen in den Naturhaushalt dienen, was nicht zuletzt auch an den Bezeichnungen der einzelnen Maßnahmen erkennbar ist.

Wie der Verfasser der erwähnten Ausarbeitung bei seiner Betrachtung darüber hinaus zu dem Schluss kommt, dass für den Straßenbau vom genannten Betrieb insgesamt Flächen im Umfang von insgesamt 4,815 ha erworben werden müssen, erschließt sich der Planfeststellungsbehörde auch nicht. Ausweislich der der Ausarbeitung des Verfassers beigegebenen Tabelle handelt es sich bei dem genannten Flächenumfang um die Größe der vorhabensbetreffende Flurstücke insgesamt; diese werden aber nicht allesamt zur Gänze für das Vorhaben herangezogen. Soweit dies damit begründet wird, dass davon auszugehen sei, dass die restlichen Grundstücksteilflächen nicht weiter an den Betrieb verpachtet würden bzw. für diesen nicht mehr sinnvoll nutzbar seien, und sich das in der Summe der genannte Flächenverlust ergäbe, vermag die Planfeststellungsbehörde dem nicht zu folgen. Denn selbst aus der vom Verfasser der Ausarbeitung erstellten Tabelle zur Flächenbeanspruchung des Betriebs ist erkennbar, dass jedenfalls bei zwei Grundstücksflächen noch Restflächen von zwischen 0,5 und 1 ha verbleiben, so dass insoweit nicht ohne weiteres von unwirtschaftlichen Restflächen ausgegangen werden kann. Auch das Amt für Ernährung Landwirtschaft und Forsten Ansbach hat in Bezug auf diesen Betrieb keine Einberechnung dieser Restflächen bei der Ermittlung der vorhabensbetreffenden Flächenverluste für notwendig erachtet.

In Bezug auf die weiteren, vom Vorhaben betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe vermag die Planfeststellungsbehörde ebenso keine Anhaltspunkte für eine Gefährdung der betrieblichen Existenz infolge des Vorhabens zu erkennen. Insoweit wurden im Anhörungsverfahren auch keine Angaben seitens der Betroffenen gemacht, die eine nähere Untersuchung der Auswirkungen des Vorhabens auf diese Betriebe angezeigt hätten erscheinen lassen. Hinsichtlich des u. a. im Erörterungstermin thematisierten Grundstücks Fl.-Nr. 2337, Gemarkung Dinkelsbühl, ist im Übrigen in Blick zu nehmen, dass der Pachtvertrag für dieses Grundstück erstmals (erst) im Jahr 2011 für eine einjährige Vertragslaufzeit mit jeweiliger Verlängerung um ein weiteres Jahr bei Nichtkündigung abgeschlossen wurde, und vom Vorhabensträger, in dessen Eigentum das Grundstück schon seit einigen Jahren steht, schon zum 30.09.2016 rechtswirksam gekündigt wurde.

Gleichwohl stellt die Planfeststellungsbehörde vorliegend die Aspekte der Beeinträchtigung der Wirtschaftskraft der betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe in die Gewichtung des öffentlichen Belangs Landwirtschaft mit ein. Ebenso wird dies als entsprechender privater Belang in der Abwägung berücksichtigt. In der Summe kommt diesen Belangen aber weder als öffentlicher Belang noch als privater Belang entscheidendes Gewicht gegen die Planung des Vorhabensträgers zu.

In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass die Planfeststellungsbehörde in Bezug auf die Flächenbeanspruchung und weitere, mit der Flächenbeanspruchung für die vorhabensbetroffenen Betriebe verbundenen Nachteile (etwa mögliche Bewirtschaftungserschwernisse, Wegfall von Ansprüchen auf EU-Direktzahlungen/Kulap-Förderung u. ä.), grundsätzlich davon ausgehen darf, dass das rein wirtschaftliche Interesse der Enteignungsbetroffenen im Entschädigungsverfahren angemessen berücksichtigt wird. Ein solches Interesse des Enteignungsbetroffenen muss nur dann in die planerische Abwägung eingestellt werden, wenn belegt ist, dass sich seine wirtschaftliche Situation aufgrund besonderer Verhältnisse trotz Entschädigung erheblich verschlechtern wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.10.2012, NVwZ 2013, 649 Rn. 75). Dafür ist vorliegend auch unter Berücksichtigung der jeweiligen Betriebsinhaber im Anhörungsverfahren nichts ersichtlich.

### 3.3.11.3 *Landwirtschaftliches Wegenetz/Umwege*

Durch den Neubau der Ortsumgehung Dinkelsbühl werden verschiedene Wegeverbindungen durchtrennt, die derzeit im Rahmen der landwirtschaftlichen Flächenbewirtschaftung genutzt werden. Um die Erreichbarkeit der im Umfeld der Ortsumgehungstrasse liegenden Grundstücke über öffentliche Straßen und Wege auch nach Realisierung des Vorhabens zu gewährleisten, sieht die Planung insgesamt eine ausreichende Zahl von Kreuzungen sowie Ersatz- und Anwandwegen vor. Sie beinhaltet neben einer für landwirtschaftliche Fahrzeuge geeigneten Unterführung der Rudolf-Schmidt-Straße, der Überführung des „Mutschachwegs“ über die Ortsumgehung, zwei Kreisverkehren im Zuge der Ortsumgehung (am Baubeginn und an der Kreuzung mit der St 2218/Wassertrüdingen Straße), den Anbindungen der St 2220 und der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen auch den Bau bzw. die Anpassung verschiedener öffentlicher Straßen- und Wegestücke (siehe dazu insbesondere lfd. Nrn. 5.2, 5.3, 5.5, 5.7 - 5.9, 5.11 - 5.13, 5.15 - 5.21, 5.23, 5.26 und 5.27 der Unterlage 7.2T sowie die Darstellungen in den einzelnen Blättern der Unterlage 7.1). Bei der Ergänzung bzw. Anpassung des Wegenetzes wurde besonderer Wert darauf gelegt, abgeschnittene Wegeverbindungen ohne unzumutbare Umwege wieder an das Straßennetz anzubinden und entsprechende Nachteile gering zu halten. Die Erschließung der nicht dauerhaft beanspruchten landwirtschaftlichen Grundstücke bleibt dadurch insgesamt sichergestellt. Dies gilt auch für das einwenderseits in diesem Zusammenhang angeführte Grundstück Fl.-Nr. 1485, Gemarkung Dinkelsbühl. Der westliche Teil des von der Ortsumgehungstrasse durchgeschnittenen Grundstücks kann auch in Zukunft über die Heiningen Straße angefahren werden. Der östlich der Ortsumgehung verbleibende Grundstücksteil wird nach der festgestellten Planung anderweitig dauerhaft in Anspruch genommen (siehe Unterlage 14.1 Blatt 3T), insofern ist die zukünftige Erreichbarkeit dieser Teilfläche für den Betroffenen ohne Belang. Das von anderer Seite insoweit angeführte Grundstück Fl.-Nr. 2820, Gemarkung Dinkelsbühl, kann nach dem Bau der Ortsumgehung über einen dann neu errichteten öffentlichen Feld- und Waldweg, der von der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen abzweigt, angefahren werden (siehe Unterlage 7.1 Blatt 1T, dort lfd. Nr. 5.5).

Dies gilt weitestgehend auch während der Bauzeit; zeitweise Behinderungen im Zuge einzelner Wegeverbindungen sowie eine Veranlassung für manche Betroffene

nen, gewisse Umwege während des Baufortschritts in Kauf zu nehmen, sind aber nicht vollkommen auszuschließen. Der Vorhabensträger hat aber explizit zugesagt, diese möglichst gering zu halten, insbesondere während der Erntezeit, und die generelle Anfahrbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen während der Bauzeit zu gewährleisten. Damit ist insgesamt auch – entsprechend der Forderung des Bayerischen Bauerverbandes – hinreichend sichergestellt, dass bei Bautätigkeiten während landwirtschaftlicher Bestellarbeiten im Frühjahr oder Herbst oder während der Erntezeit im Sommer bzw. Herbst die landwirtschaftlichen Flächen ohne große Einschränkungen anfahrbar und erreichbar sind. Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabensträger zudem die Zusage abgegeben, Straßensperrungen mittels Pressemitteilungen bekannt zu geben, die neu geplanten Feld- und Waldwege frühzeitig zu errichten und sich im Übrigen mit den betroffenen Landwirten abzusprechen. Durch letzteres ist zumindest gewährleistet, dass sich die Betroffenen rechtzeitig auf Einschränkungen einstellen können und von diesen nicht unvermittelt getroffen werden.

Zulasten des Vorhabens ist dennoch in die Abwägung einzustellen, dass in Einzelfällen, je nach individuell gewünschter Fahrbeziehung, während und nach Ende der Bauarbeiten unterschiedlich lange Mehrwege entstehen. Diese potentiellen Um- bzw. Mehrwege und Bewirtschaftungerschwernisse sind indes nicht von solchem Gewicht, als dass sie die Ausgewogenheit der Planung in Frage stellen könnten.

In diesem Zusammenhang ist zudem zu beachten, dass es grundsätzlich keinen Rechtsanspruch auf den unveränderten Bestand öffentlicher Straßen und Wege gibt, und Betroffenen, die vorhabensbedingt größere Umwege in Kauf nehmen müssen, insofern kein Rechtsanspruch auf Abhilfe oder Entschädigung zusteht (vgl. Art. 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayVwVfG). § 8a Abs. 4 FStrG schützt als Rechtsposition in diesem Sinne nur allgemein Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, NVwZ 1990, 1165). § 8a FStrG garantiert dabei nicht eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Zuständen zumutbare Erreichbarkeit. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition in diesem Sinne dar. Allerdings sind Anliegerinteressen dennoch auch unterhalb der Schwelle des § 8a FStrG, sofern sie nicht als geringfügig ausnahmsweise außer Betracht zu bleiben haben, in die Abwägung einzustellen; sie können jedoch durch überwiegende Gemeinwohlbelange zurückgedrängt werden (BVerwG, Beschluss vom 11.05.1999, BayVBl. 1999, 634). Im Hinblick darauf muss festgestellt werden – soweit die Interessen der Eigentümer bzw. Bewirtschafter der betroffenen landwirtschaftlichen Flächen insoweit durch die Planung beeinträchtigt werden –, dass den für das Vorhaben sprechenden Belangen (siehe dazu unter C. 3.2) insgesamt ein erheblich größeres Gewicht zukommt als den Interessen der Betroffenen, von den evtl. entstehenden Erschwernissen verschont zu werden. Mit der konkreten Ausgestaltung der festgestellten Planung ist den Belangen des landwirtschaftlichen Wegenetzes insgesamt hinreichend Rechnung getragen.

Im Hinblick auf das zuvor Gesagte ist unter Berücksichtigung der vom Vorhabensträger abgegebenen Zusagen mit der festgestellten Planung auch der Forderung des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach, während der Bauphase die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen zu gewährleisten, sowie dem Vorbringen des Bayerischen Bauerverbandes, die Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Nutzflächen werde durch die Unterbrechung land- und forstwirtschaftlicher Erschließungsstraßen und Wege behindert und der Vorhabensträger sei deshalb zu verpflichten, Umwege während der Bauzeit und nach Durchführung

der Baumaßnahme zu vermeiden, insgesamt auch hinreichend Rechnung getragen. Soweit in diesem Zusammenhang Entschädigung in Geld gefordert wird, ist dies zurückzuweisen, da insoweit – wie bereits dargelegt – keine rechtliche Grundlage besteht, dem Vorhabensträger derartiges abzuverlangen. Der Forderung des Bauernverbandes, die ordnungsgemäße Erreichbarkeit und Bewirtschaftung der Grundstücke und Restflächen während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahme sicherzustellen, wird mit Blick auf die vorstehenden Ausführungen ebenso Genüge getan.

Soweit u. a. der Bayerische Bauerverband die vorgesehene Dimensionierung der Unterführung der Heininger Straße unter der Ortsumgehung kritisiert, die wegen ihrer Abmessungen nur von Fußgängern und Radfahrern, nicht aber von landwirtschaftlichen Fahrzeugen genutzt werden kann, und eine auch mit solchen Fahrzeugen befahrbare Ausgestaltung des Unterführungsbauwerks fordert, wird auf die diesbzgl. Ausführungen unter C. 3.3.2.2.2 Bezug genommen, wo außerdem auch auf die ebenso angesprochene Bemessung der Querschnitte der landwirtschaftlichen Wege eingegangen wird.

Der Forderung des Bayerischen Bauernverbandes, den Knotenpunkt der Ortsumgehung mit der St 2218 als Kreisverkehr auszugestalten, wurde im Rahmen der vom Vorhabensträger eingebrachten Tektur Rechnung getragen. Ebenso entspricht die Planung der Forderung, die Überführung des „Mutschachwegs“ auch land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge nutzbar auszugestalten; der Weg kann nach Ende der Bauarbeiten ebenso wie bisher schon vom land- und forstwirtschaftlichen Verkehr genutzt werden. Gleiches gilt bzgl. der geplanten Unterführung der Rudolf-Schmidt-Straße. Das Unterführungsbauwerk wird nach der festgestellten Planung entsprechend der Vorgabe in IV (2) 3. b) der dem ARS 28/2003 beigefügten „Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen, Ausgabe 2003“ für zweistreifige Wege mit einer lichten Weite von 7 m und einer lichten Höhe von mindestens 4,5 m ausgeführt und ist damit für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr uneingeschränkt nutzbar.

Im Anhörungsverfahren wurde teilweise bezweifelt, dass es notwendig sei, die Unterführung der Rudolf-Schmidt-Straße mit einer lichten Höhe von mindestens 4,50 m auszugestalten, da forstwirtschaftliche Fahrzeuge den östlich gelegenen Wald ebenso gut über den „Mutschachweg“ oder den entlang der Ortsumgehungstrasse neu geplanten öffentlichen Feld- und Waldweg anfahren könnten. Dadurch ließe sich hier die hohe Dammlage der Ortsumgehung vermeiden.

Dem folgt die Planfeststellungsbehörde nicht. Die Rudolf-Schmidt-Straße stellt einen zentralen Zufahrtsweg zum westlichen Teil des „Mutschachwaldes“ dar, was sich insbesondere daran zeigt, dass östlich der Ortsumgehungstrasse verschiedene weitere land- und forstwirtschaftliche Wege an die Rudolf-Schmidt-Straße anschließen, die in nahezu drei verschiedene Himmelsrichtungen verlaufen. Darüber hinaus erscheint es der Planfeststellungsbehörde auch nicht vorzugswürdig, den forstwirtschaftlichen Verkehr, der nicht den im Rahmen der festgestellten Planung östlich der Ortsumgehung vorgesehenen öffentlichen Feld- und Waldweg (siehe lfd. Nrn. 5.19 - 5.21 der Unterlage 7.2T) nutzen kann, ausschließlich über den „Mutschachweg“ zu führen, da dies zu einer spürbaren zusätzlichen Belastung des Wohngebiets führen würde, welches der „Mutschachweg“ in seinem weiteren Verlauf durchquert. Demgegenüber führt die Rudolf-Schmidt-Straße in ihrer vollen Länge hauptsächlich nur durch gewerblich geprägte Areale hindurch (siehe Unterlage 11.2T). Diese Gesichtspunkte rechtfertigen in ihrer Gesamtheit auch die mit der festgestellten Planung im Bereich der Querung der Rudolf-Schmidt-Straße einhergehenden nachteiligen Einwirkungen auf das Landschaftsbild. Einer weiteren Absenkung der Gradienten der Ortsumgehungstrasse im Bereich der Querung

des „Mutschachwegs“, wie sie teilweise angeregt wurde, ist auf Grund dessen ebenso eine Absage zu erteilen. Eine solche Absenkung würde dazu führen, dass die Gradienten der Ortsumgehungen auch im Bereich der Kreuzung der Rudolf-Schmidt-Straße tiefer als geplant liegen würde, die lichte Höhe des dortigen Unterführungsbauwerks würde dann nicht mehr zur für landwirtschaftliche Fahrzeuge ausreichen. Mit Blick auf den schon erwähnten, zwischen der Rudolf-Schmidt-Straße und der Heiningen Straße östlich der Ortsumgehungen vorgesehenen öffentlichen Feld- und Waldweg ist außerdem nicht zu besorgen, dass der Schwerlastverkehr auf der Ortsumgehungen durch den landwirtschaftlichen Verkehr, der die Unterführung der Heiningen Straße nicht nutzen kann, ansteigt. Der Weg stellt eine kurzschlüssige Verbindung zwischen den beiden zuvor genannten Straßenzügen für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr bereit, der etwa in die Umgebung des Bogenschießplatzes strebt, er muss nicht die Ortsumgehungen benutzen. Dieser Verkehr muss auch nicht das großflächige Gewerbegebiet im südöstlichen Bereich von Dinkelsbühl auf größerer Länge durchfahren. Vielmehr können die betreffenden Fahrzeuge unmittelbar nach dem Durchfahren der Unterführung der Rudolf-Schmidt-Straße auf den am Westrand der Ortsumgehungen vorgesehenen Feldweg wechseln, der in südöstliche Richtung verläuft und im weiteren Verlauf an einen schon bestehenden Wegeabschnitt angeschlossen wird, und gelangen hierdurch auf den Heiningen Ring. Von dort können die Fahrzeuge bei Zurücklegung einer vergleichsweise geringen Fahrtstrecke auf Straßen im Gewerbegebiet zu den noch verbliebenen landwirtschaftlichen Nutzflächen zwischen der vorhandenen Gewerbebebauung und Ortsumgehungenstrasse gelangen. Die dabei gegenüber der derzeitigen Situation entstehenden Umwege bewegen sich im Rahmen des Erträglichen und verlängern die zurückzulegenden Wegestrecken nicht in nicht mehr hinnehmbarem Ausmaß.

Auf der anderen Seite wurde teilweise auch gefordert, die Unterführung mit einer lichten Höhe von (zumindest) 4,80 m auszugestalten, um Holztransporte zu gewährleisten.

Diese Forderung ist abzulehnen. Wie bereits dargelegt, entspricht die festgestellte Planung insoweit der maßgeblichen technischen Regel, so dass grundsätzlich eine uneingeschränkte Nutzbarkeit der Unterführung für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr gewährleistet ist (vgl. auch Nr. 4.2.3 der RLW). Selbst für Straßen mit überregionaler Verkehrsbedeutung fordert das dafür maßgebliche Regelwerk keine größere lichte Höhe als 4,50 m für Unterführungsbauwerke (siehe Nr. 4.2.2 und Bild 2 der RAL). Von Seiten der Forstwirtschaft selbst wurde vorliegend zudem auch keine Vergrößerung der lichten Höhe über das geplante Maß hinaus erbeten, mithin ist auch kein hinreichender einzelfallbezogener Bedarf für eine größere lichte Höhe zu erkennen.

Im Anhörungsverfahren wurde geltend gemacht, der nördlich der Rudolf-Schmidt-Straße am Westrand der Ortsumgehungen vorgesehene neue Feld- und Waldwegeabschnitt (Ifd. Nr. 5.16 der Unterlage 7.2T) weise nicht die erforderliche Länge auf, um alle in seinem Umfeld liegenden Grundstücke zu erschließen.

Dieser Einwand ist zurückzuweisen. Der betreffende Wegeabschnitt dient ersichtlich nur dazu, die Erreichbarkeit der westlich der Ortsumgehungen verbleibenden Teile der Grundstücke Fl.-Nrn. 1210, 1212 und 1213, Gemarkung Dinkelsbühl, über das öffentliche Straßen- und Wegenetz zu gewährleisten (siehe Unterlage 7.1 Blatt 2T). Die westlich der Ortsumgehungenstrasse im Umfeld der genannten Grundstücke liegenden weiteren Grundflächen sind bereits anderweitig an öffentliche Straßen bzw. Wege angeschlossen, so dass insoweit eine (zusätzliche) Erschließung nicht notwendig ist. Insbesondere können die nördlich bzw. nordwestlich des Grundstücks Fl.-Nr. 1210 liegenden Flächen über den „Mutschachweg“ bzw. den Weg Fl.-Nr. 1184 ohne besondere Schwierigkeiten angefahren werden. Eine Ver-

längerung des Weges, die mit einer entsprechenden Erhöhung des Grundflächenbedarfs für das landwirtschaftliche Begleitwegenetz einherginge, ist deshalb nicht angezeigt.

Dem Wunsch des Bayerischen Bauernverbands, bei Zuwegungen und Grundstückseinfahrten auf fahrzeugtaugliche Neigungswinkel für landwirtschaftliche Großmaschinen und Gerätschaften zu achten, trägt die festgestellte Planung – soweit der Detaillierungsgrad der Planung eine abschließende Beurteilung erlaubt – hinreichend Rechnung. Sie orientiert sich insoweit insbesondere an den sich aus I. (3) und (4) der „Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen, Ausgabe 2003“) i. V. m. Tabelle 3.4 der „Richtlinien für den ländlichen Wegebau – RLW 1999“ hinsichtlich der Höchstlängsneigung ergebenden Maßgaben. Im Übrigen hat der Vorhabensträger diese Maßgaben bei der Erstellung der noch weiter ins Detail gehenden Ausführungsplanung, mit der – wie auch hier – üblicherweise erst nach Ergehen des Planfeststellungsbeschlusses begonnen wird, (weiterhin) zu berücksichtigen.

#### 3.3.11.4 *Beweissicherung an vorhandenen Straßen und Wegen*

Der Bayerische Bauernverband fordert, dem Vorhabensträger eine Beweissicherung an den bestehenden Straßen und Wegen aufzuerlegen, da durch den Baustellenverkehr erhebliche Schäden daran zu erwarten seien und die Schadensbehebung zu Lasten des Vorhabensträgers zu erfolgen habe.

Der Vorhabensträger hat eine fotografische Dokumentation der betroffenen Wege vor Baubeginn zugesagt. Ebenso hat er zugesagt, durch die Baumaßnahme nachweislich entstandene Schäden nach Abschluss der Baumaßnahme zu regulieren. Der Forderung wird damit Rechnung getragen.

#### 3.3.11.5 *Vorübergehend beanspruchte Flächen*

Bzgl. der nach den Planunterlagen vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen beantragt der Bayerische Bauernverband, dass die Abwicklung der Entschädigungsregelungen sowie die Festsetzung von Rekultivierungsarbeiten nach Beendigung der Baumaßnahme nicht durch die bauausführenden Firmen erfolgt, sondern durch den Baulastträger in direkter Zuständigkeit und Haftung. Für die betroffenen Grundstücke sei vorher eine ordnungsgemäße Beweissicherung, d. h. eine Erfassung des jetzigen Zustandes, auf Kosten des Vorhabensträgers durchzuführen.

Der Vorhabensträger hat zugesagt, die Entschädigungsansprüche bzgl. vorübergehend beanspruchter Flächen selbst zu regulieren. Die notwendigen Rekultivierungsarbeiten wird er durch die beauftragten Firmen ausführen zu lassen, um den Grundstückszustand vor Baubeginn wieder herzustellen; die Ausführung der Arbeiten wird er überwachen. Auch wenn damit der Forderung teilweise nicht Rechnung getragen wird, erscheint diese Vorgehensweise dennoch sachgerecht. Ein vernünftiger Grund, warum zwingend der Vorhabensträger selbst die notwendigen Rekultivierungsarbeiten übernehmen sollte, ist – zumal auch seine personellen Ressourcen begrenzt sind – nicht erkennbar. Forderungsgemäß hat der Vorhabensträger dagegen eine Beweissicherung der vorübergehend beanspruchten Grundstücke (in Gestalt einer fotografischen Dokumentation) zugesagt; durch die Baumaßnahme nachweislich entstandene Schäden wird er nach Abschluss der Bauarbeiten regulieren.

Der Bayerische Bauernverband beantragt für die vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen außerdem, den betroffenen Grundstückseigentümern und -

bewirtschaftern eine Haftungsfreistellung mittels des Planfeststellungsbeschlusses zu gewähren hinsichtlich möglicher Rückstände und Bodenverunreinigungen.

Dieser Antrag ist abzulehnen. Eine derartige Haftungsfreistellung würde im Endeffekt zu einer weitreichenden schadensurheber- und verschuldensunabhängigen "Garantiehafnung" des Vorhabensträgers führen, für welche die fernstraßenrechtliche Planfeststellung keinen Raum bzw. keine rechtliche Grundlage bietet und u. U. – etwa bei bislang nicht bekannten Altlasten – auch zu einer nicht gerechtfertigten Belastung des Vorhabensträgers mit Sanierungskosten führen würde. Die Frage der Haftung und Kostentragung für die Beseitigung möglicher Rückstände und Bodenverunreinigungen muss sich daher auch im Rahmen der Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens einzelfallbezogen nach den allgemeinen bodenschutzrechtlichen Vorschriften richten. Es ist nicht erkennbar, dass die betroffenen Eigentümer bzw. Bewirtschafter hierdurch unverhältnismäßig benachteiligt werden. Im Übrigen hat der Vorhabensträger zugesagt, für eine Beseitigung der durch die Baumaßnahme nachweislich entstandenen Schäden und Verunreinigungen nach Abschluss der Baumaßnahme zu sorgen. Im Zusammenwirken mit der bzgl. der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen zugesagten Beweissicherung ist dem berechtigten Interesse, von Bodenverunreinigungen u. ä. infolge der Straßenbauarbeiten verschont zu werden, damit auch ohne die gewünschte Haftungsfreistellung in ausreichendem Maß Rechnung getragen.

Der Bayerische Bauernverband fordert außerdem, sollten vorübergehende Ablagerungen von Baumaterial oder Baufahrzeugen auf landwirtschaftlichen Flächen notwendig werden, seien die Eigentümer und Bewirtschafter rechtzeitig vorher zu informieren und die entstandenen Flur- und Aufwuchsschäden nach den Schätzungsrichtlinien und Entschädigungssätzen des Bayerischen Bauernverbandes zu ersetzen. Eine vorherige Beweissicherung sei erforderlich.

Der Vorhabensträger hat eine entsprechende rechtzeitige Information der Eigentümer vor Baubeginn zugesagt. Ebenso hat er eine Beweissicherung bzgl. der betroffenen Flächen durch eine fotografische Dokumentation zugesagt. Nachweislich entstandene Schäden wird er nach seiner Zusage nach Abschluss der Baumaßnahme regulieren. Den Forderungen wird damit entsprochen.

#### 3.3.11.6 *Schadlose Entwässerung*

Vom Bayerischen Bauernverband wird gefordert, soweit Oberflächenwasser in bestehende Wassergräben eingeleitet wird, diese so auszubauen, dass das Wasser schadlos abfließen kann. Inwieweit über die im Plan festgelegten Entwässerungsmaßnahmen hinaus weitere Maßnahmen notwendig seien, sei noch vor Baubeginn zu regeln.

Das Wasserwirtschaftsamt Ansbach hat die festgestellte Planung aus wasserwirtschaftlich-fachlicher Sicht überprüft und unter Maßgabe der verfügbaren Nebenbestimmungen keine Bedenken dagegen vorgebracht (siehe die Ausführungen unter C. 3.3.7.2.1 c)). Insbesondere hat es keine Zweifel an der Leistungsfähigkeit der vorgesehenen Entwässerungseinrichtungen sowie der benutzten Vorfluter geäußert; solche liegen unter Berücksichtigung der jeweils im Verhältnis eher geringen Einleitungsmengen, die unter A. 4.1.1 festgeschrieben wurden, auch fern. Die Planfeststellungsbehörde sieht im Hinblick darauf keine Notwendigkeit für die Anordnung zusätzlicher Maßnahmen bzw. weiterer Entwässerungseinrichtungen. Die Forderung ist deshalb zurückzuweisen.

Soweit daneben gefordert wird, Vorfluter und Gräben wiederherzustellen und eine Versickerung in oder auf landwirtschaftlich genutzten Flächen zu unterlassen, trägt dem die festgestellte Planung Rechnung. Straßengräben u. ä. werden im Rahmen

des Vorhabens nicht ersatzlos beseitigt, daran schließende Vorflutgewässer werden überhaupt nicht baulich verändert. Eine Versickerung von Oberflächenwasser ist nur im Bereich von Straßennebenflächen (insbesondere Böschungflächen und Gräben/Mulden) vorgesehen bzw. kann nur dort erfolgen (vgl. dazu C. 3.3.7.2.1 d) bb)).

#### 3.3.11.7 *Drainageanlagen und Straßendurchlässe*

Der Bayerische Bauernverband fordert, durch die Straßenbaumaßnahme dürften weder Drainagen noch Straßendurchlässe nachhaltig beeinträchtigt werden. Sollten Veränderungen notwendig sein, seien entsprechende Ersatzmaßnahmen vorzunehmen. Berührte Drainageanlagen seien unter Mitwirkung des Wasserwirtschaftsamtes einvernehmlich mit den Grundstückseigentümern bzw. -bewirtschaftern funktionsfähig zu erhalten oder umzugestalten.

Der Vorhabensträger hat zugesagt, vom Vorhaben tangierte Drainageanlagen und Straßendurchlässe in Abstimmung mit dem jeweiligen Eigentümer und ggf. dem Wasserwirtschaftsamt in ihrer Funktion aufrecht zu erhalten und, falls notwendig, Drainageanlagen bzw. Durchlässe entsprechend zu verlegen. Der Forderung wird damit entsprochen. Der Einwendung, das Vorhaben führe in Bezug auf das Grundstück Fl.-Nr. 1485, Gemarkung Dinkelsbühl, zu einem Abschneiden der Vorflut zur Grundstücksentwässerung und Grundstücksdrainage, wird damit gleichzeitig ebenso Rechnung getragen.

#### 3.3.11.8 *Vorhandene Grenzzeichen*

Der Bayerische Bauerverband dringt darauf, vor Beginn der Baumaßnahmen dem Vorhabensträger aufzuerlegen, mit dem Vermessungsamt bzw. den örtlichen Siebenern eine Bestandsaufnahme über die vorhandenen Grenzzeichen durchzuführen. Soweit Grenzsteine infolge der Baumaßnahmen beschädigt bzw. beseitigt würden, sei die Wiederherstellung auf Kosten des Vorhabensträgers sicherzustellen.

Der Vorhabensträger hat zugesagt, dass die durch die Umsetzung des Vorhabens neu entstehenden Grundstücksflächen nach Baufertigstellung auf seine Kosten neu vermessen und abgemarkt werden. Er hält deshalb eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Grenzzeichen vor Baubeginn für überflüssig. Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Auffassung. Durch die nach Fertigstellung des Vorhabens erfolgende Abmarkung der neu zugeschnittenen Grundstücksflächen ist sichergestellt, dass die im Endzustand hier notwendigen Grenzzeichen gesetzt werden. Soweit die Forderung auf etwaige Beschädigungen von Grenzzeichen im Bereich von privateigenen Flächen während des Bauablaufs abzielt, die nach den festgestellten Unterlagen nicht für das Vorhaben beansprucht werden, ist darauf hinzuweisen, dass dortige Bautätigkeiten o. ä. nicht von der Genehmigungswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses umfasst werden. Für entsprechende Schäden hat der jeweils Verantwortliche Schadensersatz nach deliktsrechtlichen Grundsätzen zu leisten. Es besteht jedoch keine rechtliche Grundlage dafür, in der Planfeststellung schon im Vorhinein diesbzgl. Festlegungen zu treffen. Letzteres gilt auch in Bezug auf evtl. Schäden an Grenzzeichen im Bereich der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen. Dortige Beschädigungen hat der Vorhabensträger als mit plangegenständlichen Grundinanspruchnahme verbundene Folge außerhalb der Planfeststellung zu entschädigen (vgl. Art. 39 Abs. 4 und Art. 11 BayEG).

### 3.3.11.9 *Abstände von Pflanzungen zu landwirtschaftlichen Flächen*

Der Bayerische Bauernverband fordert, bei notwendigen Eingrünungs- und Pflanzmaßnahmen die gesetzlich vorgeschriebenen Abstände zu landwirtschaftlichen Nutzflächen einzuhalten.

Damit spricht der Bayerische Bauernverband im Wesentlichen die Vorschriften der Art. 47 und 48 AGBGB an. Der Vorhabensträger hat unabhängig davon, dass nach Art. 50 Abs. 1 AGBGB die beiden vorgenannten Vorschriften nicht für Bepflanzungen längs einer öffentlichen Straße gelten, zugesagt, diesen Hinweis im Zuge der weiteren Planung zu berücksichtigen. Gleiches gilt in Bezug auf den Hinweis, dabei darauf zu achten, dass genügend Platz für die Zu- und Einfahrt auch mit großen Arbeitsmaschinen verbleibt. Dem Ansinnen des Bayerischen Bauernverbandes wird damit hinreichend Rechnung getragen.

### 3.3.11.10 *Abwägung*

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Belange der Landwirtschaft entfalten im Ergebnis kein Gewicht, das geeignet wäre, die für das Vorhaben sprechenden Belange zu überwiegen. Die für die Landwirtschaft vorhabensbedingt entstehenden Nachteile bewegen sich in der Gesamtbetrachtung noch in einem verträglichen Rahmen, sie können angesichts der für die festgestellte Planung sprechenden Gründe deren Ausgewogenheit nicht in Frage stellen.

### 3.3.12 **Kreislaufwirtschafts- und Abfallrecht**

Abfälle, die bei Ausführung des gegenständlichen Vorhabens nicht vermieden werden können, sind entsprechend der in § 6 Abs. 1 Nrn. 2 bis 4 KrWG festgelegten Rangfolge zu verwerten oder – als letzte Stufe in der Abfallhierarchie – zu beseitigen (§§ 6 Abs. 1 Nr. 5, 15 Abs. 1 KrWG).

Da die Abtragsmengen bei den Erdarbeiten zur Umsetzung des Vorhabens deutlich größer sind als die Auftragsmengen, kommt es zu einem nicht unerheblichen Massenüberschuss, der dauerhaft gelagert werden muss. Es ist deshalb vorgesehen, diese nördlich bzw. nordöstlich von Dinkelsbühl von Bau-km 0+040 bis 0+840 am südlichen Rand der Ortsumgehungsstrasse abzulagern (siehe die Darstellungen in Unterlage 7.1 Blätter 1T und 2T sowie lfd. Nrn. 22.1 und 22.2 der Unterlage 7.2T). Daneben sind Ablagerungen von Erdmassen am Nordrand der Ortsumgehungsstrasse in dem Bereich, in dem sie in der Nähe des Regenrückhaltebeckens „Kobeltsmühle“ verläuft (siehe nochmals Unterlage 7.1 Blatt 1T sowie lfd. Nr. 22.3 der Unterlage 7.2T), im Bereich des Anschlusses der St 2220 an die Ortsumgehungsstrasse (siehe Unterlage 7.1 Blatt 2T sowie lfd. Nr. 22.4 der Unterlage 7.2T) sowie abschnittsweise am Ostrand der Ortsumgehungsstrasse dort, wo sie in unmittelbarer Nähe den Rand des „Mutschachwaldes“ passiert (siehe nochmals Unterlage 7.1 Blatt 2T sowie lfd. Nr. 22.5 der Unterlage 7.2T), geplant.

Im Planfeststellungsverfahren kann auch über die Ablagerung von beim Straßenbau anfallenden Erdmassen entschieden werden. Diese sind Teil des planfestzustellenden Vorhabens i. S. d. § 1 Abs. 4 Nr. 4 FStrG (vgl. Grupp in Marschall, FStrG, 6. Auflage 2012, § 1 Rn. 57).

Beim Neubau der Ortsumgehungsstrasse Dinkelsbühl fällt unbelastetes Erdmaterial an, das als Abfall i. S. d. § 3 Abs. 1 Satz 1 KrWG anzusehen ist. Werden diese Überschussmassen dazu verwendet, im Zusammenhang mit dem Ausbauvorhaben rechtlich gebotene oder sachlich notwendige Aufschüttungen vorzunehmen, z. B. für Lärmschutzwälle, die als aktive Lärmschutzmaßnahmen anzusehen sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG), oder für Aufschüttungen von Brückenwiderlagern, handelt es sich um die Verwertung von Abfällen (§ 3 Abs. 1 Satz 2 Halbsatz 1 KrWG). Steht

dagegen – wie hier – die Beseitigung im Vordergrund, obwohl mit solchen Seitendeponien regelmäßig auch positive Wirkungen auf den Lärmschutz und das Landschaftsbild verbunden sind, wird es sich im Zweifel um Abfälle zur Beseitigung (§ 3 Abs. 1 Satz 2 Halbsatz 2 KrWG) handeln. In letzterem Fall dürfen diese Abfälle grundsätzlich nur in den dafür zugelassenen Anlagen oder Einrichtungen (Abfallbeseitigungsanlagen) abgelagert werden (§ 28 Abs. 1 Satz 1 KrWG). Ihre Aufbringung auf die vorgesehenen Bereiche würde daher grundsätzlich die Errichtung einer Deponie i. S. v. § 3 Abs. 27 Satz 1 KrWG darstellen, die der Planfeststellung durch die zuständige Behörde bedürfte (§ 35 Abs. 2 KrWG). Auf Grund der aus Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG folgenden Konzentrationswirkung des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens ist eine eigene abfallrechtliche Planfeststellung jedoch auch dann nicht erforderlich (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 09.12.1994, NuR 1996, 297). Vielmehr sind auch insoweit Zuständigkeit, Verfahren und Entscheidungsbefugnisse bei der straßenrechtlichen Planfeststellungsbehörde konzentriert und es muss nur ein Verfahren nach den Vorschriften des FStrG als des anzuwendenden Fachplanungsgesetzes durchgeführt werden (vgl. OVG Koblenz, Urteil vom 28.10.2004, NVwZ-RR 2005, 404).

Wenn das Wohl der Allgemeinheit hierdurch nicht beeinträchtigt wird, kann die Planfeststellungsbehörde im Einzelfall unter dem Vorbehalt des Widerrufs Ausnahmen von der Pflicht, die Überschussmassen nur in zugelassenen Abfallbeseitigungsanlagen ablagern zu dürfen, zulassen (§ 28 Abs. 2 KrWG). Auch diese Ausnahmeentscheidung unterfällt der Konzentration des straßenrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses. Eine solche Ausnahme ist insbesondere in Fällen denkbar, wenn – wie hier – inerte Abfälle, z. B. Bodenaushub, ohne Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit auf dafür geeigneten Flächen abgelagert werden können (vgl. v. Lersner/Wendenburg, Recht der Abfallbeseitigung, Kz. 0127, Rn. 32).

Sachliche Bedenken gegen die Ablagerung der Massen auf den ausgewählten Flächen bestehen vorliegend nicht; solche wurden insbesondere auch im Anhörungsverfahren nicht vorgebracht. Die abzulagernden Überschussmassen sind nach Art und Menge klar überschaubar. Es handelt sich hier nur um einen Abfallverursacher. Die Maßnahme wird zudem von einer Staatsbehörde durchgeführt, die Ablagerungsstätten stehen Dritten nicht zur Nutzung offen. Eine landschaftsgerechte Einbindung der Deponieflächen durch entsprechende landschaftspflegerische Maßnahmen ist vom Vorhabensträger vorgesehen (siehe Unterlage 12.3T). Die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Zulassung einer Ausnahme nach § 28 Abs. 2 KrWG sind daher gegeben. Insbesondere ist sichergestellt, dass das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird.

Die Zulassung einer Ausnahme entspricht auch pflichtgemäßer Ermessensausübung. Belange, die gegen die Erteilung der Ausnahme sprechen könnten, haben kein solches Gewicht, das die Angemessenheit dieser Entscheidung in Frage stellen könnte. Zu berücksichtigen ist dabei zudem, dass mit den Ablagerungen auch positive Wirkungen für die Allgemeinheit verbunden sind. Sie führen zu einer Minderung der Verkehrslärmimmissionen in Teilen von Dinkelsbühls, insbesondere im Wohngebiet „Schelbuck“ und sorgen für eine optische Abschirmung der Straße gegenüber der Wohnbebauung.

Die Ausnahme steht gemäß § 28 Abs. 2 KrWG kraft Gesetzes unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs (vgl. Art. 49 Abs. 2 Nr. 1 BayVwVfG).

Insgesamt stehen abfallwirtschaftliche Belange dem Straßenbauvorhaben somit nicht entgegen. Sie sind zwar gegen die Maßnahme in die Abwägung einzustellen; dennoch können sie die für die Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme sprechenden Gründe nicht überwiegen.

### 3.3.13 Öffentlicher Nahverkehr

Die Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH verweist auf die geplante (teilweise) Wiederaufnahme des Schienenpersonennahverkehrs auf der Bahnlinie Nördlingen – Dombühl. Inwieweit der Betrieb der Bahnlinie die Verkehrsabwicklung im Umfeld des Bahnübergangs an der St 2218 unweit des nördlich von Dinkelsbühl geplanten Kreisverkehrs mit den dort zu erwartenden Schrankenschließzeiten von zwei mal etwa zwei Minuten pro Stunde beeinflusse, sei gesondert zu prüfen. Außerdem sei sicherzustellen, dass die Räumstrecke zwischen Bahnübergang und Kreisverkehr so gestaltet werde, dass der Bahnübergangsbereich bei einer Schließung des Bahnübergangs zu jedem Zeitpunkt umgehend geräumt werden könne. Die Stadt Dinkelsbühl befürchtet, dass bei der Wiederaufnahme von regelmäßigem Schienenverkehr auf der Bahnlinie während der Schrankenschließzeiten Rückstauungen in den Kreisverkehr entstehen könnten. Sie fordert deshalb, mögliche Bypässe in Richtung Feuchtwangen bzw. von Feuchtwangen in Richtung Seidelsdorf in die Planung mit aufzunehmen.

Der Vorhabensträger hat bereits untersuchen lassen, welche verkehrlichen Auswirkungen der Bau des angesprochenen Kreisverkehrs sowie der Ortsumgehung im Bereich des genannten Bahnübergangs für den Bahnbetrieb zur Folge hätte. Dabei hat sich gezeigt, dass auch während der Tagesspitze die Staulänge auf dem in den Kreisverkehr einmündenden Ast der St 2218 während eines Zeitanteils von 95 % nicht größer als 30 m ausfallen wird. Sie ist hier damit deutlich kürzer als der dort zur Verfügung stehende Rückstauraum; der Kreisverkehr liegt etwa 55 m von der Bahnlinie entfernt. Selbst im 99 %-Zeitanteil der Spitzenstunde beträgt die Rückstaulänge noch mehrere Meter weniger als die Gesamtlänge des Rückstauraums (siehe Nr. 4.1 des Berichts „Knotenströme und Leistungsfähigkeitsnachweise für die Knoten im Zuge der Ortsumgehung“, SSP Consult, vom Mai 2016). Eine rechtserhebliche Gefährdung für den Bahnbetrieb ist damit nicht in Rechnung zu stellen.

Im Falle des Regelbetriebs des Schienenpersonennahverkehrs lassen allerdings die damit verbundenen Schrankenschließzeiten u. U. einen Rückstau vom Bahnübergang in den Kreisverkehr hinein tatsächlich als möglich erscheinen. Eine abschließende Beurteilung der Auswirkungen des Regelbetriebs auf die Verkehrsabwicklung im Bereich des Kreisverkehrs ist allerdings zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht möglich, da hierfür genaue Angaben u. a. zum Betriebsprogramm und den tatsächlich erforderlichen Schrankenschließzeiten notwendig sind, die derzeit noch nicht vorliegen. Auf Grund dessen ist die Forderung der Stadt Dinkelsbühl, bereits jetzt insoweit bestimmte Maßnahmen vorzusehen, zurückzuweisen. Es kann aber schon heute auf Grund der zumindest grob abschätzbaren Auswirkungen des Regelbetriebs hinreichend sicher festgestellt werden, dass jedenfalls durch ergänzende Maßnahmen im Bereich des Kreisverkehrs bzw. des daran anschließenden Abschnitts der St 2218 zwischen Kreisverkehr und Bahnübergang – etwa durch die Anlegung zusätzlicher Bypässe, verlängerte Abbiegespuren oder eine Signalisierung von Knotenpunktzufahrten – die Verkehrsströme im Bereich des Kreisverkehrs so gesteuert werden können, dass Behinderungen für die Verkehrsbeziehungen, die nicht über den Bahnübergang hinweg abgewickelt werden, weitgehend verhindert werden können. Ebenso kann durch derartige Maßnahmen sicher gewährleistet werden, dass sich beim Herannahen eines Zuges keine Kraftfahrzeuge im Bahnübergangsbereich befinden.

Auf Grund dessen wurde unter A. 3.6 insoweit ein Entscheidungsvorbehalt aufgenommen, der seine Grundlage in Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG findet. Eine abschließende Entscheidung, ob und ggf. welche ergänzenden Maßnahmen im Bereich des Kreisverkehrs bzw. der Strecke der St 2218 zwischen Kreisverkehr und Bahn-

übergang bedingt durch die Wiederaufnahme des Regelbetriebs im Schienenpersonennahverkehr notwendig werden, ist – wie dargelegt – mangels derzeit hinreichend genauer Informationen zum zukünftigen Betrieb der Bahnlinie nicht möglich. Eine weitere Verbesserung der Erkenntnislage ist momentan auch mit weiteren, dem Vorhabensträger zumutbaren Ermittlungen nicht zu bewerkstelligen. Gleichwohl muss nicht von der Feststellung des Plans abgesehen bzw. die Feststellung auf unabsehbare Zeit zurückgestellt werden. Denn die Lösung eines Problems darf einem ergänzenden Planfeststellungsbeschluss vorbehalten werden, wenn eine abschließende Entscheidung im Zeitpunkt der Planfeststellung tatsächlich nicht möglich, aber hinreichend gewährleistet ist, dass sich im Wege der Planergänzung der Konflikt entschärfen und ein Planungszustand schaffen lässt, der den gesetzlichen Anforderungen gerecht wird, es sei denn, dass sich die Entscheidung ohne die vorbehaltene Teilregelung als ein zur Verwirklichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels untauglicher Planungstorso erweist (BVerwG, Beschluss vom 31.01.2006, NVwZ 2006, 823 Rn. 21). Diese Voraussetzungen liegen hier vor. Der Entscheidungsvorbehalt sichert eine hinreichende Konfliktlösung im Hinblick auf die mögliche (teilweise) Wiederaufnahme des Regelbetriebs der Bahnlinie Nördlingen – Dombühl und die verkehrlichen Wechselwirkungen zwischen der Ortsumgehungsplanung und dem vorhandenen Bahnübergang über die St 2218; insbesondere kann dadurch eine verkehrssichere Abwicklung sowohl des Straßenals auch des Schienenverkehrs in Zukunft gewährleistet werden. Der Planfeststellungsbeschluss ist durch den Vorbehalt auch nicht zur Zielerreichung des Vorhabens ungeeignet. Die vorbehaltenen Regelungen betreffen nur abtrennbare, im Verhältnis zum Gesamtvorhaben untergeordnete Teilaspekte, denen keine maßgebliche Bedeutung im Rahmen der Gesamtabwägung zukommt; durch die Verlagerung der Entscheidung über evtl. hier noch zu ergreifende Maßnahmen auf einen späteren Zeitpunkt ist die mit diesem Beschluss getroffenen Zulassungsentcheidung nicht unausgewogen. Zur Vorbereitung der vorbehaltenen Entscheidung wurde dem Vorhabensträger aufgegeben, sobald im Vorfeld einer möglichen Wiederaufnahme des Regelbetriebs im Schienenpersonennahverkehr auf dem Streckenabschnitt Dombühl – Wilburgstetten der Bahnlinie Nördlingen – Dombühl die näheren Einzelheiten des geplanten Betriebs, insbesondere zum Betriebsprogramm und den notwendigen Schrankenschließzeiten, feststehen bzw. auf Anforderung der Planfeststellungsbehörde insoweit eine ergänzende verkehrsgutachterliche Betrachtung zu den dortigen Wechselwirkungen zwischen Straßen- und Schienenverkehr vornehmen zu lassen und diese zeitnah der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

Soweit die Deutsche Bahn AG darauf hinweist, dass für die geplante Kreuzung der Bahnlinie durch die von der Beckenanlage RRB 0-1 wegführende Entwässerungsleitung ein Antrag nach der Wasserkreuzungsrichtlinie über die DB AG der BayernBahn GmbH zur Zustimmung und Vertragserstellung vorzulegen sei, hat der Vorhabensträger zugesagt, die für die Leitungskreuzung ggf. notwendige Vereinbarung außerhalb des Planfeststellungsverfahrens abzuschließen. Diese Zusage umfasst denknötwendig auch alle für den Abschluss der Vereinbarung notwendigen vorgängigen Verfahrensschritte, u. a. auch die Stellung von evtl. nach bahnninternen Richtlinien notwendigen Anträgen. Damit wird gleichzeitig auch dem Vorbringen des Zweckverbands Romantische Schiene Rechnung getragen, der die Ausführung der genannten Entwässerungsleitung unter der Bahnlinie mit dem Betreiber der Bahnlinie abgestimmt sehen möchte.

### **3.3.14 Kommunale Belange**

Die Stadt Dinkelsbühl hat im Rahmen ihrer Beteiligung im Anhörungsverfahren Forderungen in Bezug auf verschiedene Planungsdetails erhoben; gegen die Trassenführung der Ortsumgehung hat sie keine Bedenken geltend gemacht.

Die von der Stadt Dinkelsbühl geforderte Ausbildung des Knotenpunktes der Ortsumgehung mit der St 2218 und der Wassertrüdingen Straße südöstlich von Dinkelsbühl als Kreisverkehr ist Bestandteil der festgestellten Planung (siehe z.B. Unterlage 7.1 Blatt 3T).

Die Stadt Dinkelsbühl fordert außerdem, zur Steigerung der Verkehrssicherheit für Linkseinbieger an der Verbindungsrampe zwischen der Ortsumgehung und der St 2220 eine Ampelanlage zu errichten, daneben sei eine Abbiegespur für aus Fahrtrichtung Nördlingen kommende Fahrzeuge, die hier die Ortsumgehung verlassen, zu bauen.

Wie unter C. 3.3.3.1.2.3 bereits dargelegt, ist unter den hier gegebenen Randbedingungen eine Lichtsignalanlage an der genannten Stelle nicht erforderlich; auf die dortigen Ausführungen wird Bezug genommen. Im Übrigen hat der Vorhabens-träger darauf hingewiesen, dass bei Bedarf auch nachträglich noch problemlos eine Lichtsignalanlage nachgerüstet werden könnte. Aus den Ausführungen unter C. 3.3.3.1.2.3 sowie der Unterlage 7.1 Blatt 2T ergibt sich im Übrigen auch, dass für aus Richtung Süden kommende Rechtsabbieger in die Verbindungsrampe ein – wenn auch nur kurzer – Rechtsabbiegestreifen Bestandteil der festgestellten Planung ist. Für einen längeren Rechtsabbiegestreifen besteht an Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlagen regelmäßig keine Veranlassung; die in Tabelle 29 der RAL dargestellten Rechtsabbiegetypen mit Abbiegestreifen mit größerer Länge (Rechtsabbiegetypen RA1 und RA2) kommen im Regelfall nur an signalisierten Knotenpunkten zum Einsatz (siehe Tabelle 30 der RAL). Einen Anlass dafür, hier abweichend davon einen derartigen Abbiegestreifen vorzusehen, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen, zumal nach Darlegung des Vorhabensträgers ein solcher Abbiegestreifen nach den vorliegenden Erfahrungswerten an unsignalisierten Knotenpunkten unter Verkehrssicherheitsgesichtspunkten nicht unkritisch ist.

Soweit die Stadt Dinkelsbühl fordert, im Bereich der Kreuzung der Rudolf-Schmidt-Straße Schutzvorkehrungen wie etwa Schutzplanken und dgl. gegen das Abkommen von Fahrzeugen von der Ortsumgehung zum Schutz des Trinkwassers anzubringen, trägt dem die festgestellte Planung Rechnung. Im Bereich des Straßendamms von Bau-km 1+500 bis 1+780 sind entsprechende passive Schutzeinrichtungen vorgesehen (siehe Nr. 5.8 der Unterlage 1T).

Die Stadt Dinkelsbühl fordert zudem, die notwendigen Sicherheitsvorkehrungen in Bezug auf Wildwechsel (Wildschutzzaun) vorzunehmen.

Diese Forderung ist zurückzuweisen. Eine den Vorhabensträger verpflichtende Auflage, einen Wildschutzzaun zu errichten und zu unterhalten, kommt nur in Betracht, wenn die Errichtung einer derartigen Einfriedung nach der entstandenen objektiven Gefahrenlage und im Hinblick auf den vorhandenen Wildbestand oder aus naturschutzfachlichen Gründen (z. B. als Maßnahme zur Schadensbegrenzung in FFH-Gebieten) als notwendig erweist (vgl. BVerwG, Beschluss vom 16.05.1989, UPR 1989, 382, sowie Nr. 33 Abs. 4 der PlafR 15). Dafür sind aber vorliegend keine zureichenden Anhaltspunkte ersichtlich. Nach der der Planfeststellungsbehörde bekannten Einschätzung der örtlichen Förster gibt es zwischen dem „Mutschachwald“ und dem Siedlungsrand von Dinkelsbühl keine relevanten Wechselbeziehungen, die einen Wildschutzzaun erfordern würden. Naturschutzfachliche Gründe oder dgl. für einen derartigen Zaun sind hier ebenso nicht ersichtlich. Unabhängig davon wirken die im Umfeld der Kreuzung der Ortsumgehung mit der Rudolf-Schmidt-Straße zwischen dem Waldrand und der Ortsumgehungstrasse vorgesehene Erdmengendeponie sowie die zuvor erwähnten passiven Schutzeinrichtungen einem ungewollten Wildwechsel in dem Abschnitt der Ortsumgehung, der in unmittelbarer Nähe zum Waldrand verläuft,

ohnehin entgegen. In den direkt südlich und nördlich daran anschließenden Streckenabschnitten der Ortsumgehung, die weiter vom Waldrand entfernt liegen, verläuft die Trasse in Einschnittslage, teilweise deutlich unterhalb der jetzigen Geländeoberkante. Hier ist nach den allgemeinen Erfahrungen ein Wildwechsel allgemein eher unwahrscheinlich, ein gesteigertes Unfallrisiko durch Wildwechsel demnach nicht zu besorgen.

Die übrigen Forderungen der Stadt Dinkelsbühl wurden bereits weiter oben unter C. 3.3.4.1.5 (Ausbildung Irritationsschutzwand als Lärmschutzwand, Lärmschutz für das Wohngebiet „Grillenbuck“), C. 3.3.2.2.1 (Führung des Geh- und Radwegs östlich der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen) und C. 3.3.13 (Bypässe am Kreisverkehr nördlich von Dinkelsbühl) mit abgehandelt. Hierauf wird im Einzelnen verwiesen.

### **3.3.15 Träger von Versorgungsleitungen**

Als öffentliche Belange sind im Rahmen der Abwägung im Planfeststellungsverfahren auch die Interessen der Träger der öffentlichen Ver- und Entsorgung, die im Bereich der Straßenbaumaßnahme Leitungen, Kabel o. ä. betreiben, zu berücksichtigen. Dabei ist aber nur auf das „Ob und Wie“ von Leitungsänderungen einzugehen, nicht jedoch z. B. über die Kostentragung zu entscheiden, die sich nach bürgerlichem Recht bzw. nach bestehenden oder noch zu treffenden vertraglichen Vereinbarungen richtet (vgl. § 8 Abs. 10 FStrG) bzw. bei Änderungen an Fernmeldeleitungen nach den Vorschriften des TKG.

#### *3.3.15.1 Deutsche Telekom Technik GmbH*

Die Deutsche Telekom Technik GmbH bittet im Rahmen ihrer Beteiligung im Jahr 2015 darum, sie mindestens drei Monate vor Baubeginn zu informieren, damit die u. U. an ihren Telekommunikationsanlagen notwendigen Sicherungs- bzw. Verlegungsmaßnahmen rechtzeitig abgestimmt werden können. Dem wird mit der Nebenbestimmung A. 3.1.1 Rechnung getragen. Im Übrigen hat der Vorhabensträger auch explizit zugesagt, die Deutsche Telekom Technik GmbH baldmöglichst, spätestens jedoch drei Monate vor Baubeginn entsprechend zu informieren.

Soweit die Deutsche Telekom Technik GmbH außerdem die zusätzliche Zusendung der Planunterlagen in einer näher von ihr beschriebenen digitalen Form als wünschenswert ansieht, hat der Vorhabensträger zugesagt, nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens entsprechende digitale Unterlagen zur Verfügung zu stellen. Hinsichtlich der weiteren Bitte der Deutschen Telekom Technik GmbH, ihr das mit der Durchführung der Straßen-/Gehwegbauarbeiten beauftragte Unternehmen baldmöglichst mitzuteilen und sie rechtzeitig zur Baustelleneinweisung einzuladen, hat der Vorhabensträger ebenso eine entsprechende Zusage abgegeben.

Im Vorfeld des Erörterungstermins bittet die Deutsche Telekom Technik GmbH nunmehr, ihr mit einem Vorlauf von zumindest neun Monaten die endgültigen Ausbaupläne zuzusenden und die Ausschreibungs- und Ausführungstermine mitzuteilen.

Eine Verpflichtung zu einer entsprechenden Übersendung von Unterlagen bzw. Informationen zum geplanten Bauablauf ist in der Nebenbestimmung A. 3.1.1 enthalten. Die Planfeststellungsbehörde sieht aber davon ab, dem Vorhabensträger die Einhaltung der geforderten (verlängerten) Vorlaufzeit verbindlich aufzugeben. Zum einen ist nicht erkennbar, warum nun eine dreimal so lange Vorlaufzeit für die Vorbereitung von Maßnahmen an den Anlagen der Telekom notwendig sein soll als noch 2015, eine diesbzgl. Erklärung liefert die Deutsche Telekom Technik GmbH

nicht. Zum anderen gilt hinsichtlich der Detailplanung zur Bauausführung ohnehin eine Ausnahme vom planfeststellungsrechtlichen Gebot der Problembewältigung, als sie lediglich technische, nach dem Stand der Technik lösbare Probleme aufwirft. Eine solche rein technische Problematik kann aus der Planfeststellung ausgeklammert werden, wenn gewährleistet ist, dass die dem Stand der Technik entsprechenden Vorgaben beachtet werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 03.03.2011, NVwZ 2011, 1256 Rn. 50). Dies muss im Ergebnis ebenso gelten, wenn lediglich bauorganisatorische Fragen – wie hier – inmitten stehen; abwägungserhebliche Belange sind insoweit nicht berührt. Es liegt überdies schon im eigenen Interesse des Vorhabensträgers, den betroffenen Leitungsträgern die notwendigen Anpassungen an ihren Anlagen in einem geeigneten zeitlichen Rahmen zu ermöglichen. Sollte der Rahmen vom Vorhabensträger – aus welchen Gründen auch immer – zu eng gesteckt werden, wären unerwünschte Verzögerungen des eigentlichen Straßenbaus kaum zu vermeiden.

### 3.3.15.2 MDN Main-Donau Netzgesellschaft mbH

Die MDN Main-Donau Netzgesellschaft mbH verweist darauf, dass wegen des im Bereich der unter lfd. Nr. 18.1 der Unterlage 7.2T verzeichneten Gasleitung vorgesehenen Geländeerschnitts eine Umlegung/Tieferlegung der Leitung aus ihrer Sicht erforderlich wird. Als Trasse für die neue Leitungsführung komme nur die bestehende Trassenrichtung in Frage. Die Gasleitung versorge die Stadt Dinkelsbühl, das Gewerbegebiet Sinbronn sowie Wilburgstetten und Mönchsroth.

Der Vorhabensträger hat im Rahmen des Erörterungstermins einen gemeinsamen Termin mit der MDN Main-Donau Netzgesellschaft mbH zur Klärung der Angelegenheit zugesagt. Einer Regelung im Rahmen dieses Beschlusses bedarf es insoweit nicht. Denn hinsichtlich der Detailplanung zur Bauausführung gilt eine Ausnahme vom planfeststellungsrechtlichen Gebot der Problembewältigung, soweit der Stand der Technik für die zu bewältigenden Probleme geeignete Lösungen zur Verfügung stellt. In diesem Fall reicht es aus, wenn sichergestellt ist, dass die entsprechenden technischen Regelwerke, in denen der Stand der Technik Ausdruck gefunden hat, beachtet werden (BVerwG, Urteil vom 05.03.1997, NVwZ-RR 1998, 92). Dies ist vorliegend der Fall. Die vorhandenen technischen Regelwerke zeigen für Konstellationen wie die vorliegende hinreichende Lösungsmöglichkeiten auf. Auf Grund der zugesagten Abstimmung mit der MDN Main-Donau Netzgesellschaft mbH darf außerdem davon ausgegangen werden, dass deren Vorgaben letztendlich hinreichend in der Ausführungsplanung berücksichtigt werden. Dafür, dass hierbei Problemlagen verbleiben bzw. neu hervortreten könnten, die nur im Rahmen planerischer Abwägung bewältigt werden könnten, ist derzeit nichts ersichtlich, insbesondere da auch nach eigener Darlegung der MDN Main-Donau Netzgesellschaft mbH für die Leitungsführung auch in Zukunft nur die schon vorhandene Trasse in Betracht kommt.

Soweit die MDN Main-Donau Netzgesellschaft mbH darauf hinweist, dass die Leitung als Stichleitung betrieben wird und deshalb Arbeiten so geplant werden müssten, dass unterbrechungsfreie Anpassungs- bzw. Umlegungsarbeiten gewährleistet seien, und außerdem Baumaßnahmen an einer Gasleitung nur in der verbrauchsarmen Zeit von Mai bis September durchgeführt werden könnten, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass auch dies Gegenstand der vom Vorhabensträger zugesagten Abstimmung sein wird und auch dabei insoweit eine sachgerechte Lösung – die hier ja in beiderseitigem Interesse liegt – gefunden wird. Eine Regelung durch die Planfeststellungsbehörde erscheint auch insoweit (jedenfalls derzeit) nicht erforderlich.

Zur Absicherung des von der MDN Main-Donau Netzgesellschaft mbH für ihre evtl. Umlegungsarbeiten benötigten Vorlaufs von mindestens zwölf Wochen wurde un-

ter A. 3.1.2 eine entsprechende Nebenbestimmung in diesen Beschluss aufgenommen.

Insgesamt ist damit den Belangen der MDN Main-Donau Netzgesellschaft mbH, soweit sie in die planerische Abwägung einzustellen sind, hinreichend Rechnung getragen.

#### **3.3.15.3 Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH**

Die Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH verweist darauf, dass ihre Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern seien, nicht überbaut werden sowie vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürften.

In Bezug auf die Anlagen der Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH sieht die Unterlage 7.2T verschiedene Regelungen vor (siehe lfd. Nr. 16.7 der Unterlage 7.2T). Mangels gegenteiliger Anhaltspunkte geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass damit den Belangen der Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH hinreichend Rechnung getragen wird, zumal sie selbst nicht substantiiert die Notwendigkeit weiterer Maßnahmen oder dgl. geltend gemacht hat.

Da nach der genannten lfd. Nr. der Unterlage 7.2T eine Verlegung der dort angesprochenen Kabeltrasse notwendig wird, wurde dem Vorhabensträger entsprechend der Forderung der Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH unter A. 3.1.3 aufgegeben, ihr den Zeitpunkt des Baubeginns mindestens drei Monate vor dem tatsächlichen Baubeginn mitzuteilen, damit sie zeitgerecht notwendige Anpassungsarbeiten planen und durchführen lassen kann. Im Übrigen hat der Vorhabensträger zugesagt, den entsprechenden Hinweis der Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH auf eine möglichst frühzeitige Auftragserteilung zu berücksichtigen.

Den Belangen der Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH ist damit ebenso hinreichend Rechnung getragen

#### **3.3.15.4 Stadtwerke Dinkelsbühl**

Die Stadtwerke Dinkelsbühl verweisen auf eine geplante Neuverlegung von Versorgungsleitungen im Zuge der Heiningen Straße; auch im Kreuzungsbereich mit der Ortsumgehungsstraße ist danach eine Leitungsneuverlegungen vorgesehen. Dies sei im Rahmen des Vorhabens zu berücksichtigen.

Der Vorhabensträger hat daraufhin unmittelbar gegenüber der Stadt bzw. den Stadtwerken darauf hingewiesen, dass im von der gegenständlichen Planung umfassten Bereich der Heiningen Straße Kabel mindestens 1,50 m unter dem tiefen Rand der Straße zu verlegen seien. Nachfolgend haben die Stadtwerke hier eine Verlegetiefe von 1,50 bis 1,70 m bei der Kabelverlegung zugrunde gelegt. Eine Beeinträchtigung der Kabel infolge des Baus der Ortsumgehungsstraße ist auf Grund dessen nicht zu besorgen.

#### **3.3.16 Klimaschutz**

Der Klimaschutz stellt einen wichtigen, die Umwelt insgesamt betreffenden öffentlichen Belang dar. Dieser kann aber u. a. im Hinblick auf die insoweit relevanten Immissionsbeiträge aus ganz verschiedenen Quellen nicht im Rahmen eines Einzelvorhabens bewältigt werden; die Umsetzung klimapolitischer Erwägungen ist auch nicht Gegenstand des Prüf- bzw. Abwägungsprogramms in einem – wie vorliegend – vorhabenbezogenen Zulassungsverfahren (BayVGH, Urteil vom 19.02.2014 – 8 A 11.40040 u. a. – juris Rn. 879). Mangels hinreichender techni-

scher und wissenschaftlicher Erkenntnisse über die diesbzgl. Wirkungszusammenhänge kann eine nachteilige Veränderung des globalen Klimas auch nicht dem Immissionsbeitrag einer einzelnen Anlage zugerechnet werden (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 20.07.2011 – 10 S 2102/09 – juris Rn. 57 m. w. N).

Soweit im Anhörungsverfahren darauf hingewiesen wird, dass die mit dem Neubau der Ortsumgehung verbundene Verlängerung der Wegstrecke einer Verminderung des klimaschädlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes entgegenstehe, ist zudem in Blick zu nehmen, dass sich auf der Ortsumgehung nach den Ergebnissen der angestellten Verkehrsuntersuchung ein zügiger Verkehrsfluss einstellen wird, welcher hinsichtlich des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes gegenüber einer weiteren Abwicklung des Durchgangsverkehrs innerhalb von Dinkelsbühl im Grundsatz als günstiger anzusehen ist. In letzterem Fall würden – wegen der hier erheblich höheren Verkehrsbelastung der innerörtlichen Knotenpunkte – in deutlich stärkerem Umfang wiederkehrende Anfahrvorgänge auftreten, bei denen ein besonders hoher Ausstoß erfolgt. Dass eine kurzschlüssigere Streckenführung der Ortsumgehung, etwa innerhalb der Ortslage von Dinkelsbühl, hinsichtlich des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes günstiger ist, wie im Anhörungsverfahren behauptet wurde, lässt sich deshalb nicht ohne weiteres sagen. Hierauf kommt es aber aus den weiter oben dargelegten Gründen nicht an; nähere Untersuchungen in diese Richtung sind deshalb nicht angezeigt.

### **3.3.17 Verkehrspolitik, allgemeinpoltische/wirtschaftsstrukturelle Erwägungen**

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden zahlreiche Einwendungen und Forderungen verkehrspolitischer Natur erhoben, u. a. Forderungen nach einem besseren Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs, der Verlagerung des Güterverkehrs so weit wie möglich auf die Schiene oder zumindest auf die vorhandenen Bundesautobahnen sowie nach einem generellen Tempolimit und einem Lkw-Überholverbot (auf Autobahnen).

Diese sind allesamt zurückzuweisen. Sie verkennen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit eines konkreten Einzelvorhabens, hier einer Straßenbaumaßnahme. Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über Verkehrspolitik geführt werden. Es müssen in diesem Zusammenhang vielmehr die gesetzlichen Bindungen und die Teilung der Gewalten (Art. 20 Abs. 3 GG) beachtet werden.

Es wird außerdem geltend gemacht, mit dem Bau der Ortsumgehung seien negative stadträumliche Veränderungen wie Leerstände oder Verlagerungen von Geschäften u. ä. „an die Knotenpunkte des großräumigen Verkehrs“ zu erwarten. Dies widerspreche auch dem Ziel der nachhaltig umweltgerechten Entwicklung durch Vergeudung von Ressourcen, Zersiedelung der Landschaft und Flächenfraß. Außerdem verlören die Geschäfte in der bisherigen Ortsdurchfahrt durch die Ortsumgehung an Kundschaft, wodurch der Stadt Dinkelsbühl letztendlich Gewerbesteuererinnahmen entgingen. Daneben sei der Verlust des Status „Romantische Straße“ für die B 25 möglich und sowie eine deutliche Reduzierung des Tourismus, u. a. auch des Tagestourismus.

Bei den angesprochenen befürchteten Veränderungen infolge der Ortsumgehung handelt es sich nicht um unmittelbar der Ortsumgehung im Rechtssinn zurechenbare Auswirkungen. Ob der Bau einer Ortsumgehung stadträumliche strukturelle Veränderungen nach sich zieht oder nicht, hängt maßgeblich von dem disponiblen Verhalten Dritter, etwa der Kundschaft innerstädtischer Geschäfte und der Geschäftsinhaber selbst, ab und kann von der Planfeststellungsbehörde nicht annähernd belastbar ermittelt werden. Hinzu kommt, dass die mit einer Ortsumgehung verbundene Herausnahme von Durchgangsverkehr aus dem innerstädtischen

Raum durchaus positive Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität der Innenstadt und damit auch auf deren Attraktivität als Einkaufsmeile haben dürfte, so dass es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keineswegs ausgemacht ist, dass die befürchteten Auswirkungen, von dem Problem ihrer mangelnden Bemessbarkeit einmal abgesehen, dem Grunde nach überhaupt eintreten werden, zumal eventuellen negativen Effekten auch mit Maßnahmen der kommunalen Bauleitplanung entgegengewirkt werden könnte. Deshalb geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die befürchteten Effekte, wenn sie denn bemessen werden könnten, jedenfalls von einem so geringen Umfang wären, dass die für das Vorhaben sprechenden Belange angesichts der konkreten verkehrlichen Verhältnisse vor Ort als deutlich gewichtiger anzusehen wären.

Soweit in diesem Zusammenhang darauf verwiesen wird, dass während des Baus der Ortsumgehung erhebliche Beeinträchtigungen für den nördlich des Regenrückhaltebeckens „Kobeltsmühle“ liegenden Campingplatz entstünden und auch der Straßenbetrieb große Auswirkungen auf ihn haben werde, da nach der Planung zwischen der Ortsumgehung und dem Regenrückhaltebecken lediglich ein kleiner Wall angelegt werden solle, dessen Lärmschutznutzen fraglich sei und der keinesfalls als Sichtschutz fungieren könne, teilt die Planfeststellungsbehörde diese Auffassung ebenso nicht. Die angesprochene Erddeponie erstreckt sich von Bau-km 0+500 bis 0+780 und ragt 2 - 3 m über die Fahrbahnhöhe auf (siehe lfd. Nr. 22.3 der Unterlage 7.2T). Nach dem Ende der Erddeponie verläuft die Ortsumgehungstrasse eine längere Strecke in Einschnittslage in südöstliche Richtung weiter (siehe Unterlage 7.1 Blätter 1T und 2T). Auf Grund dessen, der südlich des Regenrückhaltebeckens vorhandenen Gehölzbestände, die sich insbesondere auch westlich der Mengendeponie finden (siehe Unterlage 12.2T), sowie der im Bereich der Straßennebenflächen der Ortsumgehung vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen (vgl. Unterlage 12.3T), ist eine hinreichende optische Abschirmung des Campingplatzes gegenüber den Straßenflächen der Ortsumgehung und den darauf fahrenden Fahrzeugen sichergestellt. Unter C. 3.3.4.1.4 wurde außerdem schon dargelegt, dass bereits an dem der Ortsumgehung zugewandten Rand des Campingplatzes sogar die für Wohngebiete maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV unterschritten werden (und zwar sogar deutlich). Im Hinblick auf die vorstehend dargelegten Gesichtspunkte erscheint es der Planfeststellungsbehörde zweifelhaft, dass infolge des Vorhabens ein Großteil der Nutzer des Campingplatzes künftig diesen nicht mehr aufsuchen wird.

Selbst wenn auf Grund der Existenz der Ortsumgehungstrasse dennoch die Nutzungsfrequenz bzw. Auslastung des Campingplatzes zurückgehen sollte, wäre dies im Interesse der für das Vorhaben streitenden Belange in der Gesamtabwägung hinzunehmen, auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf den städtischen Haushalt (etwa durch den Entfall von Fremdenverkehrsbeiträgen sowie den Rückgang von Einnahmen unterschiedlicher Art) sowie auf die Läden und Geschäfte in Dinkelsbühl, die von den Campingplatzbesuchern profitieren. Der Campingplatz büßt infolge des Baus der Ortsumgehung allenfalls in gewisser Hinsicht einen rechtlich nicht geschützten Lagevorteil ein; für einen finanziellen Ausgleich hierfür gibt es keine Grundlage, auch nicht für dadurch etwa entgangenen Gewinn (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, NVwZ-Beilage 2006, 1 Rn. 402). Dies gilt auch hinsichtlich der geltend gemachten Beeinträchtigungen aus dem Baubetrieb, zumal diese ohnehin nur vorübergehender Natur sind. Hinsichtlich der übrigen Betriebe in Dinkelsbühl, die Einnahmen aus dem Tourismus u. ä. generieren, gilt nichts anderes. Erst recht gilt dies bzgl. der Stadt Dinkelsbühl, die von den Betrieben nur mittelbar finanziell profitiert. Dafür, dass infolge des Vorhabens die (wirtschaftliche) Existenz des Campingplatzes als solche in Frage gestellt wäre, vermag die Planfeststellungsbehörde keine hinreichend belastbaren Anhaltspunkte zu erkennen. Gleiches gilt hinsichtlich der übrigen, vom Tourismus und dgl. profitierenden Betriebe in Dinkelsbühl, zumal deren wirtschaftliche Überlebensfähigkeit

von zahlreichen, ganz verschiedenen Faktoren, teilweise auch innerbetrieblicher Art, abhängt; die kurzschlüssige Erreichbarkeit bzw. die Erkennbarkeit von Betrieben von einer überörtlichen Hauptverkehrsstraße aus stellt nur einen dieser Faktoren dar.

Denjenigen Eigentümern von Wohnhäusern im Umfeld der Ortsumgehungsstrasse, die in ihren Häusern auch Ferienwohnungen betreiben, geht durch den Bau der Ortsumgehungs ebenso ausschließlich ein von Rechts wegen nicht geschützter Lagevorteil verloren. Sollten infolge der Ortsumgehungs die Feriengäste in Zukunft andere Ziele bevorzugen, wie dies im Anhörungsverfahren geltend gemacht wurde, so wäre auch dies von den Betroffenen mit Blick auf die für das Vorhaben sprechenden Gesichtspunkte hinzunehmen, zumal auch nach dem Vorbringen im Anhörungsverfahren die Vermietung an Feriengäste nur einen Nebenerwerb darstellt. Auf Grund des letztgenannten Umstandes ist auch nicht zu besorgen, dass der Bau der Ortsumgehungs die betreffenden Hauseigentümer in wirtschaftliche Existenznot bringen könnte. Davon, dass die Feriengäste hier nach dem Bau der Ortsumgehungs vollständig ausbleiben könnten, ist im Übrigen auch mit Blick auf die konkreten Planungsdetails (Entfernung der Trasse zur nächsten Wohnbebauung, errechnete Immissionspegel unterhalb der Grenzwerte, vorgesehene Einbindung der Trasse in die Landschaft sowie optische Abschirmung gegenüber der Wohnbebauung) nicht auszugehen.

### **3.4 Private Einwendungen**

#### *3.4.1 Einwendungen, die von mehreren Personen erhoben wurden*

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet über die Einwendungen (und die ggf. dazu gestellten Anträge) derer, deren Belange durch das Vorhaben berührt werden und über die bei der Erörterung keine Einigung erzielt worden ist. Dies bedeutet jedoch nicht, dass über jede einzelne Einwendung im Tenor des Planfeststellungsbeschlusses gesondert und mit konkreter Bezeichnung des Einwendungsführenden ausdrücklich und förmlich entschieden werden muss.

Im Rahmen der im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen werden u. a. wiederholt Forderungen, Bedenken und Anregungen, die in praktisch identischem Wortlaut auch vom Bayerischen Bauernverband vorgebracht wurden, vorgetragen. Insoweit wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die entsprechenden Ausführungen unter C. 3.3.11 Bezug genommen.

Soweit sich die Einwendungen daneben noch mit anderen Fragen beschäftigen, die auch bereits an anderer Stelle des Planfeststellungsbeschlusses, etwa bei der Umweltverträglichkeitsprüfung, bei der Planrechtfertigung oder bei den öffentlichen Belangen, die in die Abwägung eingestellt wurden, abgehandelt worden sind, wird gleichfalls auf die entsprechenden Textpassagen in diesem Beschluss verwiesen.

Soweit darüber hinaus weitere Punkte mehrfach vorgebracht werden, werden diese nachfolgend behandelt.

#### **3.4.1.1 Flächenverlust bzw. –inanspruchnahme**

Bei Realisierung der Ortsumgehungs Dinkelsbühl werden zahlreiche Grundstücke verschiedener privater Eigentümer dauerhaft oder vorübergehend beansprucht. Im Einzelnen wird hierzu auf die Grunderwerbspläne (Unterlage 14.1) und das Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 14.2T) Bezug genommen. Die Auswirkungen des Vorhabens lassen sich – wie bereits an verschiedenen Stellen dieses Beschlusses dargelegt – nicht weiter durch eine schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o.ä. verringern.

Der Schutz des Eigentums ist mit den direkt auf den Grundentzug gerichteten Planfestsetzungen unmittelbar tangiert und deshalb als privater Belang in die zu treffende Abwägung im Planfeststellungsverfahren einzustellen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass das Privateigentum in diesem Zusammenhang vor Eingriffen überhaupt geschützt wäre. Vielmehr ist auch die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG der Abwägung unterworfen. Das heißt, die Belange der Eigentümer können bei der Abwägung gegebenenfalls zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass die dauerhafte oder vorübergehende Inanspruchnahme von Eigentumsflächen sowie ggf. von Pachtflächen in der Abwägung mit erheblichem Gewicht gegen die Planung zu Buche schlägt. Dennoch haben es die Betroffenen hier unter Würdigung ihrer individuell vorgetragenen Belange hinzunehmen, dass in der Gesamtabwägung zugunsten des im öffentlichen Interesse gebotenen Projekts entschieden wird und sie gezwungen sind, gegen Entschädigung vorübergehend bzw. endgültig auf ihren Besitz oder ihr Eigentum bzw. auf die Bewirtschaftung von Pachtflächen zu verzichten, soweit es die mit diesem Beschluss festgestellten Planunterlagen vorsehen. Dies gilt sowohl für die Inanspruchnahme der Flächen für die Straßentrasse selbst als auch für landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen. Denn auch für Letztere besitzt der Vorhabensträger aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses grundsätzlich ein Enteignungsrecht (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, DVBl. 1997, 68; Gerichtsbescheid vom 10.09.1998, RdL 1999, 20).

Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe in das Grundeigentum sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hier ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (§ 19 FStrG i. V. m. Art. 8 BayEG); Entschädigung ist nicht nur für den Entzug des Enteignungsobjekts, sondern auch für sonstige Vermögenseinbußen zu gewähren, die als erzwungene und unmittelbare Folge der Enteignung eintreten (sog. Folgeschäden). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Vorhabensträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. Es darf grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass das rein wirtschaftliche Interesse der Enteignungsbetroffenen – wie u. a. auch ein Verlust von Erträgen aus einem Grundstück – im Entschädigungsverfahren angemessen berücksichtigt wird (BVerwG, Urteil vom 10.10.2012, NVwZ 2013, 649 Rn. 75). Ein entsprechendes Interesse des Enteignungsbetroffenen ist nur dann in die planerische Abwägung einzustellen, wenn der Betroffene im Einzelnen aufzeigt und belegt, dass sich seine wirtschaftliche Situation auf Grund besonderer Verhältnisse trotz Entschädigung erheblich verschlechtern wird. Das hat vorliegend keiner der Einwender getan.

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

#### 3.4.1.2 Übernahme von Restflächen

Bei nur teilweiser Inanspruchnahme von Grundstücken kann es vorkommen, dass im Einzelfall unwirtschaftliche Restflächen im Eigentum des Betroffenen verbleiben. Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG, § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit lediglich

enteignungsrechtliche Vorwirkung, d.h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht.

Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzugs. Eine Anordnung der Übernahme der verbleibenden Restfläche des Grundstücks durch den Vorhabensträger im Planfeststellungsbeschluss kommt daher auch im Hinblick auf die Folgewirkungen nicht in Betracht (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346; BVerwG, Urteil vom 07.07.2004, BayVBl. 2005, 120). Auch diese Entscheidung ist gemäß § 19 FStrG i. V. m. Art. 6 Abs. 3 BayEG dem Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten.

Die Tatsache, dass verschiedentlich unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (Grundverlust etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein.

#### 3.4.1.3 Ersatzlandgestellung

Über die Frage der mehrfach im Anhörungsverfahren geforderten Gestellung von Ersatzland für Flächenverluste hat die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich nicht zu entscheiden, da Art. 14 BayEG insoweit eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung enthält (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.03.1980, NJW 1981, 241, und Urteil vom 05.11.1997, UPR 1998, 149). Wird – wie vorliegend – durch den Flächenentzug die betriebliche Existenz eines Eigentümers weder vernichtet noch gefährdet, kann sich die Planfeststellungsbehörde damit begnügen, diesen hinsichtlich seiner Forderung nach Ersatzland auf das nachfolgende Enteignungsverfahren zu verweisen (BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, NVwZ-RR 1999, 629). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde nach Billigkeitsgrundsätzen, also nach denselben Grundsätzen wie bei fachplanerischen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Allerdings ist diese enteignungsrechtliche Vorschrift so ausgestaltet, dass eine Enteignung selbst dann nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z.B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nrn. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann.

Bei möglichen Existenzgefährdungen hätte die Frage von Ersatzland im Rahmen der Abwägung bei der Gewichtung des betreffenden privaten Belangs eine erhebliche Bedeutung. Aber auch hier wäre zu beachten, dass die Planfeststellung noch nicht unmittelbar den Grundverlust bedeutet, also das Problem erst im Entschädigungsverfahren entstehen kann und letztlich auch erst dort zu lösen ist. Das Bereitstellen von Ersatzland ist eine besondere Art der enteignungsrechtlichen Entschädigung, die in der Planfeststellung auch unter dem Blickwinkel der Existenzgefährdung grundsätzlich nicht abschließend erörtert und beschieden werden müsste (BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, NVwZ 2001, 1154).

#### 3.4.1.4 Wert- /Mietwertminderung von Grundstücken

Im Anhörungsverfahren wird vielfach die Befürchtung geäußert, dass durch die Nähe der Ortsumgehung zu (Wohn)anwesen bzw. die damit verbundene Veränderung des optischen Gesamtbildes der umgebenden Landschaft sowie die von ihr ausgehenden Immissionen die Grundstückswerte der betreffenden Anwesen bzw. die dort zu erzielenden Mietzinsen sinken könnten. Es wird Schadensersatz für

eintretende Wertminderungen bzw. geringere Mieteinnahmen im Rahmen der Planfeststellung gefordert.

Diese Forderungen sind allesamt zurückzuweisen. Als Rechtsgrundlage für einen solchen Anspruch käme § 17 Satz 4 FStrG i. V. m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG in Betracht. Danach hat der von der Planung Betroffene einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld, wenn – an sich gebotene – (weitere) Schutzvorkehrungen nicht vorgenommen werden können, sei es, weil sich technisch-reale Maßnahmen als unzureichend oder angesichts der Höhe ihrer Kosten als unverhältnismäßig erweisen, sei es, weil sich die Beeinträchtigungen durch geeignete Maßnahmen überhaupt nicht verhindern lassen. Der Anspruch auf angemessene Entschädigung ist ein Surrogat für nicht realisierbare Schutzmaßnahmen; greift Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG, der den Anspruch auf Schutzvorkehrungen regelt, tatbestandlich nicht ein, so ist auch für die Anwendung von Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG kein Raum. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG setzt also voraus, dass Vorkehrungen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Die Beeinträchtigungen müssen, unabhängig davon, ob der Gewährleistungsgehalt des Art. 2 Abs. 2 oder des Art. 14 GG berührt ist, die Grenze des Zumutbaren überschreiten (BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, NVwZ 2005, 803, 807 m. w. N.). Für derart unzumutbare Beeinträchtigungen ist jedoch, insbesondere auch im Hinblick auf die unter C. 3.3.4.1.4 dargestellten Ergebnisse der angestellten schalltechnischen Berechnungen, nichts ersichtlich. Auch die im Anhörungsverfahren befürchteten Verschmutzungen von Hausfassaden infolge der vom Verkehr auf der Ortsumgehung emittierten Abgase können angesichts der Entfernung der nächstgelegenen Anwesen zur Ortsumgehungstrasse bzw. deren Abschirmung durch Erdmengendeponien nicht ansatzweise eine Unzumutbarkeit begründen.

Im Übrigen gilt, dass der Umstand, dass ein Grundstück am Grundstücksmarkt wegen seiner Nähe zu einer stark befahrenen Straße an Wert verlieren kann, keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers darstellt. Derartige Wertminderungen werden deshalb von Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG nicht erfasst. Die darin liegende Beschränkung des finanziellen Ausgleichs ist mit Art. 14 GG vereinbar. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, NVwZ 1996, 1003, 1006; Urteil vom 24.05.1996, NJW 1997, 142, 143). Hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf die Eignung des Trassenumfeldes zu Freizeit- und Erholungszwecken gilt entsprechendes. Auch Ertragseinbußen, z. B. durch die Furcht der Kunden vor unzumutbarem Lärm, sind nicht ersatzfähig, denn Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG dient dem Schutz vor tatsächlichen und nicht vor vermeintlichen Lärmbelastungen (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, NVwZ 2012, 1393 Rn. 74 m. w. N.).

Dass Wertminderungen, wie einwenderseits befürchtet, vorliegend insbesondere im näheren Umfeld der Ortsumgehungstrasse auftreten können, ist aber nichtsdestotrotz im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Bei Einbeziehung aller insoweit relevanten Gesichtspunkte haben es die Betroffenen hier aber hinzunehmen, dass in der Gesamtabwägung auf Grund der Argumente, die für das Projekt sprechen, zugunsten des Bauvorhabens, das im öffentlichen Wohl steht, entschieden wird und es – mittelbar – zu Wert- bzw. Rentabilitätseinbußen kommen könnte.

Ergibt eine Gesamtschau aller Beeinträchtigungen, dass eine weitere Nutzung des Grundstücks als unzumutbar erscheint, können die Betroffenen auf der Grundlage von Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG allerdings die Übernahme des Grundstücks durch den Vorhabensträger gegen Entschädigung verlangen (vgl. BVerwG, Urteil vom 06.06.2002, NVwZ 2003, 209, 210). Dass die Verwirklichung des Vorhabens

die Situation der vom Vorhaben tangierten Wohngrundstücke derart nachhaltig beeinträchtigt, dass eine Nutzung zu Wohnzwecken nicht mehr als zumutbar angesehen werden kann, ist angesichts der Gesamtumstände nicht zu erkennen. Insbesondere mit Blick auf den konkreten Gradientenverlauf der Ortsumgehungstrasse – die Trasse bewegt sich insbesondere nördlich/nordöstlich im Nähebereich zu Wohngebieten von Dinkelsbühl teilweise deutlich unterhalb der natürlichen Geländeoberkante und ist dementsprechend hier optisch keineswegs dominierend –, die Entfernung der zu Wohnzwecken genutzten Anwesen von der Trasse und die Ergebnisse der vom Vorhabensträger durchgeführten schalltechnischen Berechnungen ist für die Planfeststellungsbehörde nichts für eine Unzumutbarkeit der weiteren Grundstücksnutzung ersichtlich. Im Übrigen hat auch keiner der Einwender bislang die Übernahme seines Grundstücks durch den Vorhabensträger beantragt.

#### 3.4.1.5 Flächennutzungsplan der Stadt Dinkelsbühl

Im Anhörungsverfahren wurde geltend gemacht, das Areal, durch das der Trassenneubau geführt werden soll, sei eines der wichtigsten Naherholungsgebiete der Stadt Dinkelsbühl, weshalb der Stadtrat bei der Fortschreibung des Flächennutzungsplans im Jahr 2002 u. a. entschieden habe, den Bereich von jeglicher Bebauung freizuhalten.

Der Flächennutzungsplanstand, auf den damit Bezug genommen wird, ist zwischenzeitlich überholt. Die Stadt Dinkelsbühl hat die Darstellungen des Flächennutzungsplans betreffend den Bereich der nun planfestgestellten Ortsumgehungstrasse im Rahmen der 12. Änderung des Flächennutzungs- und Landschaftsplans umfänglich abgeändert. Innerhalb des Trassenverlaufs der Ortsumgehung stellt der Flächennutzungsplan in der aktuellen Fassung nunmehr praktisch (nur noch) Flächen für die Landwirtschaft dar, d. h. er bildet nun hauptsächlich nur noch die aktuelle Nutzung der Flächen ab. Die Änderungen geschahen ausweislich der „Zusammenfassenden Erklärung gem. § 6a Abs. 1 BauGB“ zur 12. Änderung des Flächennutzungs- und Landschaftsplans explizit, um die einer Verwirklichung der Ortsumgehung entgegenstehenden Darstellungen im Flächennutzungsplan aus diesem herauszunehmen (siehe Nr. 1 der Erklärung). Die Änderung des Flächennutzungs- und Landschaftsplans bzw. deren Genehmigung wurde am 30.05.2018 in Dinkelsbühl ortsüblich bekannt gemacht; die Änderung ist seitdem wirksam (§ 6 Abs. 5 BauGB). Mit der Änderung ist die Stadt damit gleichzeitig auch von den im Anhörungsverfahren hervorgehobenen (früheren) Ausführungen bzgl. der im Trassenverlauf liegenden Areale, von denen ein Teil als beliebtes Dinkelsbübler Erholungsgebiet bezeichnet wurde, sowie den hierauf bezogenen früheren planerischen Absichten (u. a. Freihaltung von jeglicher Bebauung, "großräumige Sicherung Wasserschutzgebiet") abgerückt.

Zu den Darstellungen des Flächennutzungsplans der Stadt Dinkelsbühl in der aktuellen Fassung steht die Ortsumgehungplanung nicht im Widerspruch. Die von der Trassenplanung betroffenen Flächen sind – wie dargelegt – praktisch ausschließlich als landwirtschaftliche Nutzflächen dargestellt. Derartige Darstellungen stellen im Allgemeinen – und so auch hier – keine qualifizierte Standortzuweisung dar, sondern weisen dem Außenbereich nur die ihm nach dem Willen des Gesetzgebers ohnehin zukommende Funktion zu (BVerwG, Urteil vom 27.04.2017, NVwZ 2017, 1309 Rn. 15 m. w. N.).

Die im Flächennutzungsplan aus dem Jahr 2002 enthaltene Darstellung einer in Dinkelsbühl an der Bahnlinie Nördlingen - Dombühl entlang verlaufenden Hauptverkehrsstraße wurde zuvor von der Stadt mit der im November 2016 wirksam

gewordenen 11. Änderung des Flächennutzungs- und Landschaftsplans aus dem Flächennutzungsplan entfernt.

Die gegenständliche Planung verstößt damit nicht gegen das Anpassungsgebot des § 7 Satz 1 BauGB.

#### 3.4.1.6 Vertrauen auf frühere Aussagen aus dem politischen Raum bzw. der Stadtverwaltung Dinkelsbühl sowie dauerhafte Gültigkeit des Flächennutzungsplans 2002

Von Seiten der Einwender, insbesondere den Bewohnern des Baugebiets „Schelbuck“, wurde vielfach vorgebracht, dass sie auf frühere Verlautbarungen aus dem (kommunal)politischen Raum bzw. der Stadt Dinkelsbühl vertraut hätten, dass eine östlich um Dinkelsbühl herum verlaufende Ortsumgehung für die Zukunft nicht mehr zur Diskussion stünde. Teilweise wurde auch geltend gemacht, man habe auf den Flächennutzungsplan aus dem Jahr 2002 vertraut, der bauliche Anlagen jeder Art im Bereich des vorgesehenen Trassenverlaufs ausgeschlossen habe.

Dieses Vorbringen verfängt nicht. Auch wenn die aus den genannten Verlautbarungen bzw. dem genannten Flächennutzungsplanstand entstandene Erwartungshaltung der Betroffenen durch die festgestellte Planung nun enttäuscht werden sollte, stellt dies gleichwohl keinen Hinderungsgrund für die mit diesem Beschluss verbindliche gemachte Trassenführung der Ortsumgehung dar. Die in diesem Zusammenhang angesprochenen Entscheidungsträger bzw. Bediensteten der Stadt Dinkelsbühl konnten schon keine verbindliche Aussage über die Notwendigkeit und die Trassenführung einer Ortsumgehung treffen, da der Bund alleiniger Straßenbaulastträger der B 25 ist (§ 5 Abs. 1 FStrG) und somit alleine seine Absichten insoweit maßgeblich sind. Daneben kann auch aus dem Umstand, dass in der Vergangenheit wohl eine andere Trassenführung der Ortsumgehung der Aufnahme in den Bedarfsplan 2004 zugrunde gelegen haben mag, kein schutzwürdiges Vertrauen der Betroffenen abgeleitet werden. Wie bereits unter C. 3.2.1 dargelegt, konkretisiert der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zwar die Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, indem er ein bestimmtes, wenn auch grobmaschiges zusammenhängendes Verkehrsnetz für einen weiträumigen Verkehr darstellt, das dem prognostizierten Bedarf gerecht wird. Die Frage, welche Trassenvariante zur Ausführung kommt, behält er jedoch der im Rahmen der Planfeststellung vorzunehmenden Abwägung vor; eine verbindliche Vorabfestlegung hinsichtlich des Trassenverlaufs konnte mit dem Bedarfsplan 2004 demnach nicht verbunden sein. Der Flächennutzungsplan 2002 konnte ebenso kein schutzwürdiges Vertrauen in ein Unterbleiben einer Ortsumgehungstrasse östlich von Dinkelsbühl vermitteln, auch wenn in der Vergangenheit eine solche wegen eines früheren Standes des städtischen Flächennutzungsplans wohl nicht ohne weiteres zu verwirklichen gewesen wäre. Denn Flächennutzungspläne stehen immer unter dem Vorbehalt einer späteren Abänderung (vgl. § 1 Abs. 8 i. V. m. Abs. 3 BauGB). Im Übrigen ist anerkannt, dass bei einem im Außenbereich belegenen oder an diesen angrenzenden Grundstücken generell damit gerechnet werden muss, dass außerhalb des Grundstücks öffentliche Verkehrswege projektiert werden; einen Vertrauensschutz hiergegen räumt ihm die Rechtsordnung nicht ein (BVerwG, Urteil vom 28.04.2016 – 9 A 14.15 – juris Rn. 25). Ob sich aus den zuvor angesprochenen Verlautbarungen ein Amtshaftungsanspruch oder dgl. ableiten lässt, ist ggf. von den ordentlichen Gerichten zu klären, nicht im Rahmen des hiesigen Verfahrens.

#### 3.4.1.7 Zusätzliche Kosten für die Stadt Dinkelsbühl

Im Anhörungsverfahren wurde einwenderseits geltend gemacht, infolge der mit dem Bau der Ortsumgehung verbundenen teilweisen Abstufung der jetzigen B 25 sowie weiterer Straßenzüge innerhalb von Dinkelsbühl verblieben der Stadt Din-

kelsbühl immense Kosten für eine Sanierung sowie den laufenden Unterhalt der Straßen sowie mehrerer Brückenbauwerke, u. a. in der Bechhoferer Straße. Dies überfordere die finanzielle Leistungsfähigkeit der Stadt, so dass die Bürger mit einer Erhöhung der kommunalen Steuern und Abgaben rechnen müssten. Die Stadt Dinkelsbühl selbst hat einen entsprechenden Einwand bis zum Erlass dieses Beschlusses nicht erhoben.

Die geäußerte Befürchtung vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu teilen.

Nach § 6 Abs. 1a FStrG hat der bisherige Träger der Straßenbaulast einer Bundesfernstraße dem neuen Träger der Straßenbaulast (dem die Straße nach der Abstufung zufällt) dafür einzustehen, dass jener die Straße in dem durch die Verkehrsbedeutung gebotenen Umfang ordnungsgemäß unterhalten hat. Ähnliches gilt nach Art. 9 Abs. 4 BayStrWG; bei einem Wechsel der Straßenbaulast hat hier der bisherige Träger der Straßenbaulast dafür einzustehen, dass er ihr in dem durch die bisherige Straßenklasse gebotenen Umfang genügt hat. Diese Vorschriften sollen verhindern, dass der bisherige Träger der Straßenbaulast im Hinblick auf einen bevorstehenden Wechsel die laufende Unterhaltung zulasten des neuen Trägers vernachlässigt (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.08.2003, NVwZ-RR 2004, 84, 85). Die genannten Vorschriften gewähren dem neuen Straßenbaulastträger einen Rechtsanspruch in Gestalt eines Gewährleistungsanspruchs, der darauf gerichtet ist, dass der alte Straßenbaulastträger seinen Verpflichtungen nachkommt, die er bisher unterlassen hat, oder dass er den neuen Straßenbaulastträger finanziell in die Lage versetzt, unterlassenen Handlungen vorzunehmen, oder dass er die Aufwendungen ersetzt, die dem neuen Straßenbaulastträger beim Nachholen der unterlassenen Verpflichtungen entstanden sind (Häußler in Zeitler, BayStrWG, Stand Januar 2018, Art. 9 Rn. 47). Der Gewährleistungsanspruch wird aus praktischen Gründen sinnvollerweise bereits in einer Umstufungsvereinbarung geregelt (a. a. O. Rn. 48).

Vor diesem Hintergrund sind die diesbzgl. Ausführungen des Vorhabensträgers zu sehen, nach der im Rahmen einer solchen Umstufungsvereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Stadt Dinkelsbühl eine sog. Schlussinstandsetzungsvereinbarung abgeschlossen werden soll, die auch Aussagen dazu trifft, wie einem ordnungsgemäßen Unterhaltungszustand hier jeweils entsprochen werden kann. Dabei wird in der Regel nach Darlegung des Vorhabensträgers der derzeitige Zustand im Rahmen einer Begehung überprüft und anschließend werden die noch notwendigen Instandsetzungsmaßnahmen seitens des jetzigen Straßenbaulastträgers bzw. ein entsprechender monetärer Ausgleich festgelegt. Hinsichtlich des Bauwerks im Zuge der St 2220 über die Bahnlinie Nördlingen - Dombühl hat der Vorhabensträger zudem explizit darauf hingewiesen, dass hierbei ein Neubau des Bauwerks vorgesehen wird.

Lediglich hinsichtlich der Überführung der Straße „Am Stauerwall“ gelten die vorgenannten Vorschriften nicht, nachdem sich die Straße auch heute schon in der Baulast der Stadt Dinkelsbühl befindet. Insoweit findet keine Umstufung im Rahmen der Planfeststellung statt, so dass auch kein Wechsel des Trägers der Straßenbaulast erfolgt. Für dieses Bauwerk verbleibt die Baulast unabhängig vom Bau der Ortsumgehung Dinkelsbühl weiterhin – wie bislang schon – bei der Stadt. Ein evtl. Unterhaltsstau an diesem Bauwerk wäre damit hier auch nicht vom Vorhabensträger zurechenbar veranlasst.

Bzgl. des nach dem Übergang der Baulast an den betroffenen Straßenzügen von der Stadt Dinkelsbühl zu leistenden laufenden Unterhalts ist im Hinblick darauf, dass die Stadt nach den zuvor gemachten Ausführungen ordnungsgemäß instandgesetzte Straßenanlagen bzw. den zur Herrichtung der Anlagen notwendigen Geldbetrag zu erhalten hat, nicht zu erkennen, dass insoweit unzumutbar hohe fi-

nanzielle Aufwendungen infolge des Baulastträgerwechsels von bestimmten Straßenabschnitten auf die Stadt Dinkelsbühl zukämen. Soweit einwenderseits in diesem Zusammenhang die Befürchtung geäußert wurde, dass sie bei evtl. Sanierungsmaßnahmen in der Zukunft zu Straßenausbaubeiträgen oder dgl. herangezogen werden könnten, ist dies jedenfalls nunmehr unbegründet. Durch § 1 Nr. 2 Buchst. a des Gesetzes zur Änderung des Kommunalabgabengesetzes vom 26. Juni 2018 (GVBl S. 449), das mit Wirkung vom 1. Januar 2018 in Kraft getreten ist, wurde Art. 5 Abs. 1 Satz 3 KAG dahingehend geändert, dass für die Verbesserung oder Erneuerung von Ortsstraßen, beschränkt-öffentlichen Wegen, in der Baulast der Gemeinden stehenden Teilen von Ortsdurchfahrten und der Straßenbeleuchtung (Straßenausbaubeitragsmaßnahmen) keine Beiträge erhoben werden. Damit besteht nunmehr keine Rechtsgrundlage mehr für eine Erhebung von Straßenausbaubeiträgen durch die Gemeinden.

#### 3.4.1.8 Schäden durch Erschütterungen aus dem Bau- und Straßenbetrieb

Im Anhörungsverfahren wurde geltend gemacht, gerade im Umfeld der Ortsumgehung sei nicht nur während des Baus, sondern auch in der Betriebsphase der Straße mit Erschütterungsimmissionen an Wohnanwesen zu rechnen, insbesondere im Bereich des Baugebietes „Schelbuck“ und „Galgenberg“ sowie der „Wilhelmshöhe“. Durch die Nähe der betroffenen Anwesen zur Ortsumgehungstrasse sei es durchaus möglich, dass es zu Bauschäden bedingt durch Erschütterungen während des Baus und des Betriebs der Ortsumgehung komme. Evtl. Schäden müssten reguliert werden.

Die Wohnanwesen im Baugebiet „Schelbuck“ liegen mindestens etwa 45 m – größtenteils noch deutlich weiter – vom Rand der zwischen der Ortsumgehungstrasse und dem Baugebiet vorgesehenen Geländeauffüllung entfernt. Die im Baugebiet liegenden Anwesen liegen zudem nicht weniger als etwa 90 m vom Rand der Oberkante der Straßenböschung der Ortsumgehung weg, zu einem großen Teil beträgt die Entfernung mehr als 100 m. Die Anwesen im Bereich der „Wilhelmshöhe“ liegen mindestens in etwa 60 m abseits des Randes der Geländeauffüllung, der Abstand zum Rand der Straßenböschung der Ortsumgehung beträgt in jedem Fall mehr als 80 m. Zwischen dem Überführungsbauwerk der St 2220 über die Ortsumgehung und den Anwesen auf der „Wilhelmshöhe“ liegt eine Distanz von mindestens etwa 120 m. Die Anwesen im Baugebiet „Galgenberg“ liegen alle samt mindestens 200 m vom Böschungsrand der Ortsumgehung entfernt. In Anbetracht dieser Entfernungen, des bekannten geologischen Aufbaus des Untergrundes im Trassenverlauf (siehe Kapitel 3.5.2 der Unterlage 12.1T) sowie des Umstandes, dass im Bereich zwischen dem der Bebauung zugewandten Rand von Geländeauffüllungen und der Oberkante der Straßenböschung nach derzeitigem Kenntnisstand keine besonders erschütterungsintensiven Baumaschinen zum Einsatz kommen werden, ist nicht zu besorgen, dass es infolge der Bauarbeiten zur Herstellung der Ortsumgehung an den nächstgelegenen (Wohn)anwesen zu erschütterungsbedingten Schäden an der Bausubstanz kommen wird. Schutzvorkehrungen oder dgl. zugunsten der Anwohner im Umfeld der Ortsumgehungstrasse sind deshalb insoweit nicht veranlasst.

Aus dem Straßenbetrieb sind erst recht keine Schäden oder dgl. durch Erschütterungen von auf der Ortsumgehung fahrenden Fahrzeugen in Rechnung zu stellen. Die Fahrbahn der Ortsumgehung befindet sich von den Anwesen im Bereich des Baugebietes „Schelbuck“ und der „Wilhelmshöhe“ nochmals einige Meter weiter als die Straßenböschungsoberkante entfernt. Die festgestellte Planung sieht außerdem die Herstellung des Fahrbahnaufbaus der von ihr umfassten Straßenanlagen entsprechend den RStO 2012 vor (vgl. Nr. 5.3 der Unterlage 1T). Es ist anerkannt, dass auf Grund der jahrzehntelangen bundesweiten Erfahrungen der Straßenbau-

verwaltungen mit den nach diesen Richtlinien ausgeführten Oberbauten ein annähernd erschütterungsfreier Betrieb gewährleistet wird, der Schäden an benachbarter Bebauung mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausschließt (vgl. BVerwG, Beschluss vom 06.04.2011 – 9 VR 1.11 – juris Rn. 24 bzgl. der Vorgängervorschrift der RStO 2012). Schutzvorkehrungen o. ä. sind deshalb auch unter diesem Blickwinkel nicht geboten.

#### 3.4.1.9 Abbindung des südlichen Teils der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen

Teilweise wurden einwenderseits auch das Fehlen einer Verknüpfung des südlich der Ortsumgehungstrasse liegenden Teils der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen/Dürrwanger Straße mit der Ortsumgehung und die daraus resultierenden Mehrwege für bestimmte Fahrtbeziehungen kritisiert.

Dem folgt die Planfeststellungsbehörde nicht. Die Fahrtbeziehungen, die durch die Abbindung des südlichen Astes der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen unterbrochen werden, können über den verbleibenden Teil der Dürrwanger Straße, die derzeitige Ortsdurchfahrt der B 25 sowie den unmittelbar an den Kreisverkehr nördlich von Dinkelsbühl anschließenden Abschnitt der Ortsumgehung bzw. in umgekehrter Richtung auch in Zukunft relativ kurzschlüssig bedient werden; die entstehenden Umwege bewegen sich weit überwiegend in der Größenordnung von wenigen 100 m und übersteigen nicht den Rahmen des Zumutbaren. Auch sonst sind keine der teilweisen Abbindung der GVS zurechenbaren Auswirkungen ersichtlich, die zu unzumutbaren Folgen bzw. Beeinträchtigungen führen könnten. In diesem Zusammenhang darf darauf hingewiesen werden, dass auch die derzeitige Ortsdurchfahrt der B 25 trotz der teilweisen Abbindung der GVS gegenüber dem Fall, dass auf die Ortsumgehung gänzlich verzichtet würde, eine deutliche verkehrliche Entlastung erfährt (siehe Abbildung 7.2 des Schlussberichts 2014). Eine Ausbildung der vorgesehenen Einmündung der GVS als Kreuzung (mit Anbindung beider Äste der GVS) würde zudem nicht nur die Baukosten für den Kreuzungsbereich erhöhen, sondern außerdem auch den Flächenverbrauch im Knotenpunktsbereich steigern. Außerdem müssten auch die nördlich von Dinkelsbühl entlang der Ortsumgehung vorgesehenen Erdmengendeponien abschnittsweise unterbrochen werden bzw. könnten nicht vollständig ausgeführt werden, was sich wiederum nicht unerheblich nachteilig hinsichtlich der Immissionssituation im Baugebiet „Schelbuck“ auswirken würde. Für die Inkaufnahme der dargestellten Nachteile sieht die Planfeststellungsbehörde angesichts der geringen verkehrlichen Bedeutung der Relation Dürrwangen - Dinkelsbühl und dem vernachlässigbaren Umweg keinen Anlass.

#### 3.4.1.10 Kein Feldweg auf dem Bauwerk BW 0-2

Im Anhörungsverfahren wurde darauf verwiesen, dass der im Bereich der „Wilhelmshöhe“ nördlich der St 2220 verlaufende Weg auch von landwirtschaftlichem Verkehr genutzt werde. Da dieser Weg über die Ortsumgehung geführt werde, müsse auch die Dimensionierung des Überführungsbauwerks für landwirtschaftliche Fahrzeuge geeignet sein. Der Querschnitt auf der Brücke sei mit 12,80 m zwischen den Geländern nicht ausreichend; er müsse so weit verbreitert werden, dass landwirtschaftliche Fahrzeuge den Weg auch im Bauwerksbereich getrennt vom sonstigen Verkehr nutzen könnten.

Dieser Einwand nimmt darauf Bezug, dass der öffentliche Feld- und Waldweg Fl.-Nr. 2893/1, Gemarkung Dinkelsbühl, nach der nunmehr festgestellten Planung durch den Bau der Ortsumgehung unterbrochen wird und diese hier vorsieht, den betreffenden Weg im Bauwerksbereich sowie dessen unmittelbaren Umfeld nur noch als Geh- und Radweg auszugestalten (siehe lfd. Nr. 5. 12 der Unterlage 7.2T

sowie Unterlage 7.1 Blatt 2T). Einen Anlass dafür, dem Ansinnen nachzukommen, sieht die Planfeststellungsbehörde nicht. Um den die St 2220 begleitenden Weg auch im Bauwerksbereich für landwirtschaftliche Fahrzeuge nutzbar zu machen, müsste das Bauwerk um einiges breiter ausgeführt werden, was wiederum Rückwirkungen auf die Konstruktion des Bauwerks an sich hätte und zu einer weiteren Erhöhung der Kosten für das Bauwerk führen würde. Die Inkaufnahme dieser Kostenerhöhung ist nach Abwägung aller dafür und dagegen sprechenden Gesichtspunkte nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht gerechtfertigt. Dem landwirtschaftlichen Verkehr steht im Umfeld des genannten Überführungsbauwerks die Möglichkeit offen, die Fahrbahn der St 2220 zu benutzen und östlich/westlich des Bauwerks an den vorhandenen bzw. geplanten Verknüpfungspunkten der St 2220 mit dem umgebenden landwirtschaftlichen Wegenetz wieder auf Wirtschaftswege o. ä. überzuwechseln. Eine abschnittsweise Nutzung der Staatsstraße ist für den landwirtschaftlichen Verkehr auch nicht unzumutbar, insbesondere ist die für den betreffenden Bereich prognostizierte Verkehrsbelastung von etwa 4.000 Kfz/24 h bzw. 7.000 Kfz/24 h nicht derart hoch, dass hier landwirtschaftliche Fahrzeuge mit nicht mehr als hinnehmbar anzusehenden Wartezeiten beim Einfahren in die Straße rechnen müssten oder sie den Rahmen des allgemeinen Risikos, dass mit dem Nutzen von öffentlichen Straßen immer verbunden ist, übersteigenden Gefährdungen ausgesetzt wären. Auch unter Verkehrssicherheitsgesichtspunkten ist eine abschnittsweise Benutzung der Staatsstraße durch die Landwirtschaft hier nicht als kritisch zu beurteilen; auch insoweit gilt, dass landwirtschaftliche Fahrzeuge auf Straßen wie der St 2220 zur üblichen Verkehrszusammensetzung gehören, besondere gefahrerhöhende Umstände sind für die Planfeststellungsbehörde hier nicht erkennbar.

#### 3.4.1.11 Unterbrechung des von der „Wilhelmshöhe“ zum Regenrückhaltebecken „Kobeltmühle“ führenden öffentlichen Feld- und Waldwegs

Im Anhörungsverfahren wurde verlangt, den öffentlichen Feld- und Waldweg zu erhalten, der derzeit von der „Wilhelmshöhe“ zum Regenrückhaltebecken „Kobeltmühle“ hinunter führt, und ihn über die Ortsumgehungsstrasse hinweg zu führen. Die festgestellte Planung beinhaltet demgegenüber eine Unterbrechung und teilweise Überbauung des betreffenden Weges (siehe lfd. Nr. 5.10 der Unterlage 7.2T).

Eine Aufrechterhaltung der angesprochenen Wegeverbindung in adäquater Ausgestaltung ist angesichts der örtlichen Verhältnisse, insbesondere der unterschiedlichen Höhenlage der Böschungen zu beiden Seiten der Ortsumgehungsstrasse, sowie im Hinblick auf den nur begrenzten Raum zwischen dem nördlichen Böschungsrand und den flächigen Gehölzstrukturen südlich des Regenrückhaltebeckens bzw. dem Becken selbst zum einen jedenfalls nicht ohne größeren bautechnischen Aufwand möglich. Auf der anderen Seite stellt das in den festgestellten Plänen dargestellte landwirtschaftliche Begleitwegenetz auch ohne die Aufrechterhaltung der Wegeverbindung die Erreichbarkeit aller Flächen im Umfeld der Ortsumgehungsstrasse sicher, ohne dass dadurch für die Landwirtschaft oder Freizeitnutzungen Um- bzw. Mehrwege entstünden, die den Rahmen des nach Lage der Dinge Zumutbaren übersteigen würden (vgl. auch C. 3.3.11.3). Auf Grund dessen sieht die Planfeststellungsbehörde keine Veranlassung dafür, vom Vorhabensträger zusätzlich noch eine Aufrechterhaltung des betreffenden Weges in seinem heutigen Verlauf zu verlangen.

#### 3.4.1.12 Zufahrt zur „Wilhelmshöhe“

Mehrere Einwender nehmen Bezug auf lfd. Nr. 5.12 der Unterlage 7.2T sowie die entsprechenden Darstellungen in Unterlage 7.1 Blatt 2T und verweisen darauf,

dass der öffentliche Feld- und Waldweg Fl.-Nr. 2893/1, Gemarkung Dinkelsbühl, eine Zufahrt zu den Anwesen der „Wilhelmshöhe“ darstelle; sie lehnen einen Rückbau zum Geh- und Radweg ab, da sie diese Zufahrt benötigten.

Die beiden Anwesen der „Wilhelmshöhe“ können nach den festgestellten Plänen nach Verwirklichung der Ortsumgehung über die unter lfd. Nr. 6.3 der Unterlage 7.2T vorgesehene Anbindung des öffentlichen Feld- und Waldwegs Fl.-Nr. 2893/1 an die St 2220, den Weg selbst und den daran anschließenden Weg Fl.-Nr. 2885 von der Staatsstraße aus angefahren bzw. es kann von den Anwesen in umgekehrter Richtung in die Straße eingefahren werden. Die angesprochene Umgestaltung des vorhandenen Weges zu einem Geh- und Radweg findet (erst) östlich des Grundstücks Fl.-Nr. 2886, Gemarkung Dinkelsbühl, statt; die Anfahrbarkeit der Anwesen der „Wilhelmshöhe“ über den Weg Fl.-Nr. 2893/1 ist damit auch in Zukunft trotz der Wegeumgestaltung gegeben.

Soweit die Einwender darauf verweisen, dass es durch die abschnittsweise Anhebung der Trasse der St 2220 und die damit verbundene Veränderung der Höhenverhältnisse im Bereich der Zuwegung zu den Anwesen der „Wilhelmshöhe“ schwieriger werde, beim Einfahren in die St 2220 die verkehrlichen Verhältnisse auf dieser Straße zu überblicken, ist nicht zu erkennen, dass die festgestellte Planung insoweit auf die Belange der Eigentümer der Anwesen der „Wilhelmshöhe“ nicht ausreichend Rücksicht nähme. Im Bereich der angesprochenen Zuwegung (siehe Unterlage 7.1 Blatt 2T, dort lfd. Nr. 6.3) gewährleistet die Planung, wie der Vorhabensträger auch noch einmal ausdrücklich bestätigt hat, zumindest die für eine Geschwindigkeit von 70 km/h erforderlichen Sichtfelder. Dass für den Bereich, in dem die Ortsumgehungstrasse die St 2220 kreuzt, auf die genannte Geschwindigkeit abgestellt wird, ist nach den diesbzgl. Ausführungen unter C. 3.3.3.1.2.3 sachgerecht; auf jene wird die Bezug genommen. Die Zuwegung mündet zudem in einen Bereich der Staatsstraße ein, der eine fast konstante Längsneigung von 3,5 % aufweist; eine Kuppe befindet sich nicht im unmittelbaren Umfeld der Zuwegung (siehe Unterlage 8 Blatt 5). Die Zuwegung selbst weist nach der Planung eine Längsneigung von rund 7 % auf. Dies ist in Anbetracht der örtlichen Verhältnisse, insbesondere der nur sehr kurzen Länge der Zuwegung, ihrer absehbaren Nutzungsfrequenz sowie der Zusammensetzung des hier zu erwartenden Verkehrs als vertretbar und verkehrssicherheitstechnisch noch unbedenklich anzusehen (vgl. auch Tabelle 3.4 der RLW 1999) und beeinflusst hier die Sichtverhältnisse insgesamt nicht mehr als vernachlässigbar. Soweit in diesem Zusammenhang befürchtet wird, dass durch den neuen Gradientenverlauf der Staatsstraße Regenwasser in Richtung der Zuwegung laufe und dies vor allem bei winterlichen Temperaturen weitere Nachteile mit sich bringe, teilt die Planfeststellungsbehörde diese Befürchtung ebenso nicht. Die Querneigung der Fahrbahn der St 2220 ist im Bereich der Zuwegung nach Süden hin ausgerichtet (siehe Unterlage 7.1 Blatt 2T). In Verbindung mit der schon erwähnten Längsneigung der Staatsstraße führt dies dazu, dass das auf der Straße anfallende Oberflächenwasser in südliche Richtung von der Zuwegung weg fließt; eine gesteigerte Gefährdung bzw. Anfälligkeit für Eisglätte ist auf Grund dessen nicht in Rechnung zu stellen. Die Schaffung einer anderweitigen Anbindung der Anwesen der „Wilhelmshöhe“ an die St 2220, wie einwenderseits gefordert, ist deshalb auch nicht geboten.

Die Einwender verweisen außerdem darauf, dass die vorgesehene abschnittsweise Umgestaltung der St 2220 einige Zeit in Anspruch nehmen werde und die Straße während dieser Zeit über einen längeren Zeitraum nicht nutzbar sei. Im Hinblick u. a. auf einen an der „Wilhelmshöhe“ ansässigen Betrieb müsse aber die dauernde Erreichbarkeit gewährleistet sein. Sie bitten deshalb um eine frühestmögliche Einbindung in die Planungen und den zeitlichen Ablauf der Bauarbeiten und um

eine Darlegung, wie der Verkehr zu und von den Anwesen der „Wilhelmshöhe“ sichergestellt werden könne.

Der Vorhabensträger hat zugesagt, die Einwender über den zeitlichen Ablauf der baubedingten Beeinträchtigungen und über die Erreichbarkeit der Anwesen während der Bauarbeiten zu informieren. Darüber hinaus hat er explizit zugesagt, das Zu-/bzw. Abfahren zu bzw. von den Anwesen der „Wilhelmshöhe“ auch während der Bauzeit zu ermöglichen. Damit ist den Wünschen der Einwender hinreichend Rechnung getragen. Die genaue Ausgestaltung der Zufahrtsmöglichkeit(en) in der Bauzeit steht derzeit noch nicht fest. In Anbetracht der örtlichen Verhältnisse und des planfestgestellten Baufeldes ist jedoch für die Planfeststellungsbehörde hinreichend sicher, dass während der Bauzeit durchgängig eine zumutbare Erreichbarkeit der Anwesen der „Wilhelmshöhe“ durch entsprechende Vorkehrungen geschaffen werden kann, so dass die Ausgestaltung von bauzeitlichen Zuwegungen oder dgl. im Detail der Ausführungsplanung überlassen werden darf.

#### 3.4.1.13 Überbauung Caravan-Parkplatz

Im Anhörungsverfahren wurde daneben darauf hingewiesen, dass sich der Caravan-Parkplatz südwestlich des Regenrückhaltebeckens „Kobeltmühle“ sehr gut etabliert habe und von der gegenständlichen Planung vollständig überbaut werde. Gerade die Nähe zum Campingplatz nördlich des Regenrückhaltebeckens sei wichtig, da beide Einrichtungen vom gleichen Betreiber betrieben würden. Eine Verlegung sei deshalb sehr problematisch, bislang habe sich noch kein neuer Standort finden lassen, der mit seiner Lage dem jetzigen Standort ebenbürtig wäre.

Es trifft zu, dass der betreffende Parkplatz bei der Verwirklichung der gegenständlichen Planung auf Grund seiner Lage im Bereich der Ortsumgehungsstrasse komplett überbaut wird (siehe Unterlage 7.1 Blatt 1T sowie lfd. Nr. 13.1 der Unterlage 7.2T). Für die Überbauung des Parkplatzes ist der Eigentümer vom Vorhabensträger entsprechend zu entschädigen (vgl. C. 3.4.1.1). Ob bzw. wo oder in welcher Weise der Eigentümer in der Folge dann einen neuen Caravan-Parkplatz errichtet bzw. bereitstellt, ist ausschließlich seine Angelegenheit; im Rahmen der Planfeststellung besteht insoweit kein Regelungsbedarf. Dementsprechend beinhaltet die festgestellte Planung auch keinen neuen Standort für den entfallenden Parkplatz.

#### 3.4.1.14 Verschlechterung Ertragsfähigkeit durch Erdmengendeponierung

Es wurde einwenderseits geltend gemacht, auf den Grundstücksflächen im Bereich der Erdmengendeponie lfd. Nr. 22.2 der Unterlage 7.2T, die auch in Zukunft landwirtschaftlich genutzt werden könnten, müssten Erdmassen eingebaut werden, die die Bodengüte nicht nachteilig beeinflussten. Hierfür sei eine entsprechende Analyse des Bodens durchzuführen und zu dokumentieren.

Der Vorhabensträger hat hierauf zugesagt, keine schädlich veränderten Erdmassen einzubauen und die Bodenqualität durch Analysen nachzuweisen. Damit ist dem Anliegen der Betroffenen im Rahmen der Planfeststellung hinreichend Rechnung getragen. Die Betroffenen können demgegenüber nicht verlangen, dass nur mindestens für landwirtschaftliche Zwecke gleich geeigneter Boden wie derzeit vorhanden auf den betreffenden Grundstücksflächen eingebaut wird. Sollte der eingebaute Boden tatsächlich eine geringere Ertragsfähigkeit oder dgl. aufweisen, so sind die Betroffenen vom Vorhabensträger hierfür, da es sich um eine Folge des unmittelbaren Grundeingriffs durch die Erdmengendeponierung handelt, im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen bzw. von Entschädigungsverfahren

entsprechend finanziell zu entschädigen (siehe C. 3.4.1.1); im Rahmen der Planfeststellung besteht in dieser Hinsicht kein Regelungsbedarf.

#### 3.4.1.15 Weitere Ortsumgehungen wegen Ortsumgehung Dinkelsbühl

Von Seiten der Einwender wurde vorgebracht, durch den Bau der Ortsumgehung Dinkelsbühl steige der Druck zur Umsetzung weiterer Ortsumgehungen und Straßenbaumaßnahmen. Sie verweisen in diesem Zusammenhang auf die (mittlerweile) im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Zuge der B 25 enthaltenen Ortsumgehungen für Möttingen, Greiselbach, Neustädtlein/Knittelbach, Lehengüttingen, Feuchtwangen, Banzenweiler und Dorfgüttingen sowie die im Einzelnen dort vorgesehenen baulichen Maßnahmen zur Herstellung der B 131n.

Dieser Einwand ist zurückzuweisen. Die Ortsumgehung Dinkelsbühl setzt keinen Zwangspunkt oder dgl. dafür, die genannten Projekte oder einzelne von diesen umsetzen zu müssen. Dies ergibt sich insbesondere auch daraus, dass sich nach den Ergebnissen der angestellten Verkehrsprognose die Verkehrsbelastung auf der B 25 südlich und nördlich von Dinkelsbühl jeweils nur in sehr überschaubarem Ausmaß gegenüber dem Fall, dass auf den Bau der Ortsumgehung verzichtet wird, erhöht (vgl. Abbildung 7.2 des Schlussberichts 2014). Die Aufnahme der angeführten Straßenbauprojekte in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist auch nicht durch die Ortsumgehung Dinkelsbühl veranlasst, sondern beruht jeweils auf projektbezogenen Untersuchungen der Vor- und Nachteile der einzelnen Vorhaben. Im Übrigen ist über die Zulässigkeit dieser Vorhaben, sollten sie tatsächlich von der Straßenbauverwaltung weiter verfolgt werden, ggf. im Rahmen des für das jeweilige Straßenbauvorhaben durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens zu entscheiden.

#### 3.4.1.16 Senkrechte Kreuzung der Ortsumgehung durch die Rudolf-Schmidt-Straße

Von Seiten der Einwender wird kritisiert, dass die Unterführung der Rudolf-Schmidt-Straße im Versatz zu bzw. schräg gegen die anschließenden Waldwege geplant sei. Dies sei für forstwirtschaftliche Fahrzeuge unpraktikabel, Langholzfahrzeuge kämen mit dieser Ausgestaltung kaum zurecht. Zudem solle die Unterführung Verkehr aus insgesamt drei Richtungen aufnehmen. Auf Grund dessen sei es sinnvoll, das Bauwerk so anzuordnen, dass es von allen und in alle Richtungen gut zu befahren sei. Eine Ausführung in schräger Bauweise sei zudem teurer und mit größerem Materialaufwand verbunden als eine gerade Durchfahrt. Das Bauwerk sei daher mit einer geraden Durchfahrt und ohne Versatz zu den anschließenden Waldwegen auszuführen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht kein Anlass, diesen Forderungen nachzukommen. Der Vorhabensträger hat die Befahrbarkeit der Unterführung sowie der anschließenden Wegeabschnitte für forstwirtschaftliche Fahrzeuge überprüft. Dabei hat sich gezeigt, dass sie für forstwirtschaftliche Fahrzeuge aller Art gegeben ist, insbesondere auch, da die in der Planung beinhalteten Eckausrundungen der Wegeabschnitte in der unmittelbaren Umgebung des Bauwerks auch den Anforderungen von Langholzfuhrwerken genügen. Der Winkel, in dem das Bauwerk die Ortsumgehungstrasse kreuzt, ist in dieser Hinsicht nicht von entscheidender Bedeutung. Das angeführte Kostenargument verfängt unter den gegebenen Randbedingungen ebenso nicht. Der finanzielle Vorteil, der isoliert durch eine senkrechte Kreuzung der Ortsumgehungstrasse zu erreichen wäre, kann nach den plausiblen Darlegungen des Vorhabensträgers hier mit etwa 6 % der Bauwerkskosten angesetzt werden, was in jedem Fall eine Kosteneinsparung von weniger als 20.000 € mit sich bringen würde. Im Bereich des Bauwerks verlaufen aber, wie sich u. a. auch aus der Unterlage 7.1 Blatt 2T ergibt, verschiedene Leitungen in bzw. längs

der Rudolf-Schmidt-Straße (Fernmeldeleitung, Steuerkabel, Strom- und Meldekabel, Wasserleitung). Die meisten dieser Leitungen müssen zwar ohnehin im Rahmen des Vorhabens verlegt werden (siehe lfd. Nrn. 16.6, 17.9 und 17.10 der Unterlage 7.2T). Die hier verlaufende Wasserleitung (lfd. Nr. 19.6 der Unterlage 7.2T) kann hingegen bei Verwirklichung der festgestellten Planung an Ort und Stelle verbleiben und muss lediglich beim Bau des Brückenbauwerks gesichert werden. Würde man den Kreuzungswinkel des Bauwerks in der einwenderseits gewünschten Form verändern, so müsste dann auch diese Wasserleitung verlegt werden. Darüber hinaus müssten bei einer senkrechten Kreuzung auch bauliche Anpassungen an der Rudolf-Schmidt-Straße durchgeführt werden, die in der festgestellten Planung hinsichtlich ihrer Lage nicht verändert wird. Die dadurch entstehenden zusätzlichen Kosten sind in der Summe in jedem Fall mindestens so hoch wie die durch eine senkrechte Kreuzung erzielbare Kosteneinsparung einzuschätzen. Damit ist auch ein wirtschaftlicher Vorteil durch eine senkrechte Kreuzung der Ortsumgehung nicht zu erkennen.

#### 3.4.1.17 Erweiterung von Gewerbegebieten im Südosten von Dinkelsbühl

Im Anhörungsverfahren wurde darauf verwiesen, dass sich im Südosten des Dinkelsbübler Stadtgebiets ein Industrie- bzw. Gewerbegebiet befindet, in welchem aktuell noch Flächen zur Verfügung stünden. Durch den Bau der Ortsumgehung würden viele dieser Flächen für Ansiedlungen entfallen. Eine Erweiterung des Gebietes in Richtung Botzenweiler werde durch die Straße unmöglich gemacht.

Dieses Vorbringen vermag die Planfeststellungsbehörde nicht nachzuvollziehen. Die Ortsumgehungstrasse verläuft außerhalb der im aktuell geltenden Flächennutzungsplan der Stadt Dinkelsbühl dargestellten gewerblichen Bauflächen, so dass durch die Straßentrasse keine im Flächennutzungsplan enthaltenen Gewerbeflächen ihrer Zweckbestimmung entzogen werden. In Bezug auf die angesprochene Erweiterung des Gebiets in östliche bzw. südöstliche Richtung ist zudem darauf hinzuweisen, dass der Flächennutzungsplan jenseits der Ortsumgehungstrasse keinerlei Bauflächen darstellt; gewerbliche Bauflächen sind nur aus Richtung Westen bis zur Ortsumgehungstrasse vorgesehen, der östlich/südöstlich davon gelegene Bereich ist dagegen nicht zu Bebauung angedacht. Dementsprechend hat auch die Stadt Dinkelsbühl im Anhörungsverfahren keine in diese Richtung gehenden Einwände vorgebracht. Im Hinblick darauf kann eine verfestigte und beachtenswerte Absicht der Stadt Dinkelsbühl, auch östlich der Ortsumgehungstrasse eine gewerbliche Bebauung zu ermöglichen, nicht festgestellt werden. Im Übrigen führt die Ortsumgehungstrasse auch nicht dazu, dass in dem angesprochenen Bereich östlich der Straße keinerlei bauliche Entwicklung mehr stattfinden könnte; eine solche bleibt – mit den sich aus dem Vorhandensein der Ortsumgehungstrasse u. U. verbundenen Einschränkungen – auch nach dem Bau der Ortsumgehung möglich. Die Ortsumgehung führt nicht zu Erschwernissen, die gewerbliche Bauflächen im betreffenden Bereich faktisch unmöglich bzw. vollkommen unattraktiv machen würden.

#### 3.4.1.18 Abwasserkanal der „Wilhelmshöhe“

Mehrere Einwander weisen darauf hin, dass die Ortsumgehungstrasse ihren Abwasserkanal quere. Der Verlauf der Leitung solle laut lfd. Nr. 20.5 des Bauwerksverzeichnisses so geändert werden, dass eine rechtwinklige Kreuzung der Ortsumgehung entstehe. Daneben werde der Mischwasserkanal, an den ihre Kanalleitung angeschlossen sei, nach lfd. Nr. 20.4 des Bauwerksverzeichnisses ebenso verlegt. Sie fordern, beim Bau darauf zu achten, dass auch zukünftig ein ungestörter Abwasserabfluss möglich sei. Für evtl. Verschlechterungen, Rückstauungen und Verstopfungen müsse der Baulastträger sämtliche Haftung und Un-

terhaltungspflichten übernehmen. Einen Rückbau von evtl. nicht mehr benötigten Leitungen müsse ebenfalls der Baulastträger durchführen. Ebenso müssen auch die Kosten für erforderliche Schutzmaßnahmen und Tieferlegung im Kreuzungsbe-  
reich übernommen werden. Da sie durch die teilweise Überbauung ihres Abwasserkanals durch die Ortsumgehungstrasse bei einem Kanalschaden keine Möglichkeit hätten, hier auf die Leitung einzuwirken, schlagen sie außerdem vor, das Eigentum an dem Kanal im Bereich der vorgesehenen Baumaßnahmen den betreffenden Straßenbaulastträgern zu übertragen. Mögliche Beeinträchtigungen durch den Bau müssten so kurz wie möglich gehalten werden und seien unter Angabe möglicher Unterbrechungszeiten mindestens vier Wochen vorher bekannt zu geben.

Der Vorhabensträger hat Letzteres zugesagt. Er hat außerdem verbindlich zugesagt, während des Baus der Ortsumgehung einen Abwasserabfluss zu ermöglichen und die Funktion der Kanalleitungen auch in Zukunft zu gewährleisten. Dafür, dem Vorhabensträger für die Zukunft die Unterhaltungslast an den beiden Kanalleitungen bzw. gar das Eigentum an ihnen zu übertragen, vermag die Planfeststellungsbehörde keine Rechtfertigung zu erkennen, zumal sie auch weiterhin ausschließlich der Abwasserbeseitigung der Anwesen der „Wilhelmshöhe“ dienen (Kanalleitung lfd. Nr. 20.5) bzw. Teil der gemeindlichen Entwässerungseinrichtung bleiben (Kanalleitung lfd. Nr. 20.4). Der Vorhabensträger hat den Betroffenen, wie allen Trägern von Versorgungsleitungen in öffentlichem Straßengrund, im Havarie- bzw. Schadensfall selbstverständlich die Möglichkeit zu geben, die schadhafte Stelle bzw. Leitungsstrecke wieder instand zu setzen; dies praktiziert er aber auch bereits seit langer Zeit so. Der Vorhabensträger hat weiter erklärt, dass die erforderlichen Änderungs- bzw. Verlegungsmaßnahmen an der Kanalleitung auf seine Veranlassung durchgeführt werden; von diesen Maßnahmen sind nach dem Verständnis der Planfeststellungsbehörde jedenfalls in Bezug auf die Leitung lfd. Nr. 20.5 auch ggf. notwendige Rückbauarbeiten von nicht mehr benötigten Leitungsteilen umfasst. Soweit die Betroffenen mögliche Unzulänglichkeiten der im Rahmen des Vorhabens neu erstellten Teile der Leitungsführungen ansprechen, können sie sich in dem Fall, dass sich entsprechende Mängel nach Inbetriebnahme des nach lfd. Nr. 20.5 der Unterlage 7.2T geänderten Leitungsteils zeigen sollten, diese gegenüber dem Vorhabensträger geltend machen und ggf. wirksame Abhilfe einfordern. Hinsichtlich des nach lfd. Nr. 20.4 zu ändernden Teils des gemeindlichen Mischwasserkanals gilt, dass insoweit evtl. Mängel bei der Stadt Dinkelsbühl geltend zu machen sind. Einer Regelung in diesem Beschluss im Vorhinein für den Fall, dass sich nach Änderung der Leitung infolge deren Ausführung Probleme auf Grund nicht fachgerechter Umsetzung o. ä. zeigen sollten, bedarf es nicht.

Einer Regelung bzgl. der Kosten für die Änderung der Leitungen und evtl. notwendiger Schutzvorkehrungen ist im Rahmen dieses Beschlusses nicht zu treffen, genauso wenig ist darüber zu befinden, wer die durch den künftigen Verlauf der Ortsumgehung oberhalb von Leitungen bedingten Mehrkosten in Schadensfällen an den Leitungen trägt. Im Rahmen der Planfeststellung ist lediglich auf das „Ob und Wie“ von Leitungsänderungen einzugehen, nicht jedoch über die Kostentragung zu entscheiden, die sich nach bürgerlichem Recht bzw. nach bestehenden oder noch zu treffenden vertraglichen Vereinbarungen richtet (vgl. § 8 Abs. 10 FStrG; siehe auch Numberger in Zeitler, BayStrWG, Stand Januar 2018 Art. 38 Rn. 190).

#### 3.4.1.19 Anlegung eines neuen Schotterparkplatzes am Regentrückhaltebecken „Kobeltsmühle“

Verschiedene Einwender halten den bei Bau-km 0+570 vorgesehenen Ersatzparkplatz mit zehn Stellflächen für zu klein, dies sei weniger als der im Rahmen der festgestellten Planung zu überbauende Parkplatz derzeit vorweise.

Dies trifft nicht zu. Der als Ersatz für den zu überbauenden Parkplatz geplante neue Parkplatzstandort weist die gleiche Ausdehnung auf, die Anzahl der Stellplätze ist identisch.

Soweit die Einwender darauf verweisen, dass der neue Parkplatzstandort teilweise einen ihnen gehörenden bzw. von ihnen genutzten Schmutzwasserkanal überbaut, und ihnen deshalb im Reparaturfall zusätzliche Kosten entstünden, die sie nicht zu tragen bereit seien, muss dem entgegengehalten werden, dass hierdurch das Eigentum an der Kanalleitung bzw. das dingliche Recht zum bestimmungsgemäßen Gebrauch der Leitung nicht verhindert bzw. rechtserheblich behindert wird. Insbesondere da der neue Parkplatz nur eine wassergebundene Befestigung erhält (siehe lfd. Nr. 13.2 der Unterlage 7.2T), wird die Wartung bzw. Reparatur der Leitung im Schadensfall nicht verhindert; evtl. dabei durch das Vorhandensein des Parkplatzes in gewissem Umfang entstehende zusätzliche Kosten beeinträchtigen die Nutzungsfähigkeit der Leitung nicht unmittelbar (vgl. BGH, Urteil vom 05.06.1990, NJW-RR 1990, 1172, 1173). Nach Abwägung aller maßgeblichen Gesichtspunkte haben die Betroffenen deshalb den Bau des planfestgestellten Ersatzparkplatzes hinzunehmen; unzumutbare Belastungen entstehen ihnen dadurch nicht. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass ein Bedürfnis dafür besteht, einen entsprechenden Parkplatz im Umfeld des auch als Badesees genutzten Regentrückhaltebeckens „Kobeltsmühle“ vorzuhalten und der Parkplatz an der vorgesehenen Stelle wegen der hier bislang befindlichen Wegekreuzung zum allergrößten Teil auf öffentlichem Grund errichtet werden kann, ohne dass gleichzeitig die Nutzbarkeit von vorhandenen öffentlichen Wegen eingeschränkt wird; an potentiellen anderen, von ihrer Lage geeignete Standorte des Parkplatzes in räumlicher Nähe zum Regentrückhaltebecken ist letzteres nicht der Fall.

#### 3.4.1.20 Unterbrechung der Stromversorgung der „Wilhelmshöhe“ bei Leitungsänderung

Mehrere Einwender verweisen darauf, dass nach lfd. Nr. 17.7 der Unterlage 7.2T zwei Masten der Freileitung, die die Anwesen der „Wilhelmshöhe“ mit Strom versorgen, ausgewechselt werden. U. a. wegen eines dort ansässigen Gewerbebetriebs sei aber eine ständige Versorgung mit Strom unabdingbar, insbesondere im Sommer. Sie bitten deshalb darum, ihnen die Änderungsarbeiten an der Leitung zumindest vier Wochen im Voraus mitzuteilen und es tunlichst zu vermeiden, im Sommer in die Leitung einzugreifen.

Der Vorhabensträger hat insoweit zugesichert, dass die Versorgungssicherheit durch den Netzbetreiber gewährleistet wird und evtl. kurzfristige Eingriffe in das Stromnetz rechtzeitig bekannt gegeben werden. Was den Zeitraum der Leitungsänderung anbelangt, kann derzeit nach Darlegung des Vorhabensträgers noch keine nähere Konkretisierung erfolgen, da insoweit noch keine detaillierte Bauablaufplanung vorliegt. Eine Regelung im Rahmen dieses Beschlusses ist gleichwohl nicht notwendig. Durch die zugesagte rechtzeitige Bekanntgabe der notwendigen Eingriffe in das Stromnetz können sich die Betroffenen hinreichend darauf einstellen und u. U. geeignete Vorkehrungen treffen, um stromlose Zeiträume zu überbrücken, die mit den notwendigen Anpassungsarbeiten einhergehenden Eingriffe in die Stromversorgung sind nach jetzigem Kenntnisstand auch nur sehr kurzfristiger Natur. Im Hinblick darauf vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erken-

nen, dass den Betroffenen auch bei Vornahme der an der Leitung vorgesehenen Änderungsmaßnahmen während des Sommers nicht mehr zumutbare Nachteile oder Erschwernisse entstehen könnten. Soweit dabei auf mögliche Schäden durch Überspannung oder sonstige mit der Änderung der Leitungen im Zusammenhang stehende Schäden verwiesen wird, ist für die evtl. Regulierung solcher Schäden ebenso keine Regelung im Rahmen der Planfeststellung erforderlich; evtl. derartige Schäden sind nach den allgemeinen gesetzlichen Regeln durch den Netzbetreiber oder Verursacher zu regulieren.

#### 3.4.1.21 Rekultivierung Weg lfd. Nr. 5.14

Mehrere Einwender nehmen Bezug auf lfd. Nr. 5.14 der Unterlage 7.2T und meinen, da es nicht nötig sei, den verbleibenden Weg auf voller Länge zu erhalten, sei eine Rekultivierung um weitere etwa 100 m sinnvoll.

Der Vorhabensträger hat diesbzgl. in Aussicht gestellt, sofern die Erschließungsfunktion des Weges dies zulasse, könne er in Abstimmung mit der Stadt Dinkelsbühl in der gewünschten Form zurückgebaut und rekultiviert werden. Die endgültige Entscheidung darüber, ob ein entsprechender Rückbau im Rahmen der Bauausführung vorgenommen wird (und ggf. auf welche Länge), kann der Ausführungsplanung überlassen werden. Der angesprochene Gesichtspunkt ist für die Zulässigkeit des Vorhabens nicht von Bedeutung, eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist insoweit nicht veranlasst.

#### 3.4.1.22 Sichtschutz/Ersatzpflanzungen für Hecken an Feldwegen

Mehrere im Bereich der „Wilhelmshöhe“ wohnhaften Einwender machen geltend, bei einer Verwirklichung der Ortsumgehung würden sie in Zukunft direkt auf eine viel befahrene Straße mit einem hektischen Verkehrsgeschehen blicken, ein Sichtschutz sei für ihre Anwesen nicht vorgesehen.

Dies trifft nicht zu. Die Ortsumgehungstrasse verläuft im Umfeld der Anwesen an der „Wilhelmshöhe“ teilweise deutlich unterhalb des derzeitigen Geländeneiveaus, der Geländeeinschnitt für die Straße reicht hier in eine Tiefe von bis zu 10 m (siehe Unterlage 8 Blatt 1T). In dem betreffenden Bereich sind dadurch weder die Verkehrsflächen der Ortsumgehung noch die darauf fahrenden Fahrzeuge visuell von den betreffenden Anwesen aus zu erkennen. Nördlich der „Wilhelmshöhe“, wo die Ortsumgehung noch außerhalb des Geländeeinschnitts verläuft, schirmen die dort vorgesehenen langgezogenen Erdmengendeponien (siehe Unterlage 7.1 Blätter 1T und 2T) ebenso die Wohnanwesen gegenüber der Straße und den darauf verkehrenden Fahrzeugen optisch ab. Auf Grund dessen sind auch weitergehende Sichtschutzmaßnahmen nicht angezeigt.

Die Einwender bringen daneben vor, durch den Bau der Ortsumgehung würden u. a. Hecken entlang von Feldwegen im Umfeld der „Wilhelmshöhe“ beseitigt. Diese Hecken seien als Sicht-, Wind- und Lärmschutz errichtet worden. Der Nutzen der Hecken gehe infolge des Vorhabens verloren. Sie fordern, dass eine entsprechende hochwertige Heckenpflanzung mit dem gleichen Nutzen entlang der Ortsumgehungstrasse etabliert wird.

Die festgestellte landschaftspflegerische Begleitplanung sieht in den damit angesprochenen Bereichen in unmittelbarer Nähe oder zumindest in engem räumlichen Zusammenhang eine Anpflanzung von Heckenstrukturen oder Obstbaumgruppen vor (siehe Unterlage 12.3T). Auf Grund ihrer Situierung und Ausgestaltung können die vorgesehenen Pflanzungen auch größtenteils die den bisherigen Heckenstrukturen zugeschriebenen Funktionen übernehmen. Eine relevante Abschirmung ge-

gen Lärm übernehmen die Hecken bereits heute nicht, da Hecken üblicherweise auf ihrer geringen Tiefe insoweit keinen merklichen dämpfenden Effekt entfalten. Im Übrigen wirken die im Umfeld der „Wilhelmshöhe“ vorgesehenen Erdmassendeponien am Rand der Ortsumgehungstrasse sowie die Lage der Ortsumgehung im Geländeeinschnitt nicht unerheblich lärmindernd für die dortigen Anwesen.

### 3.4.2 *Einwendungen, die von einzelnen Personen vorgetragen wurden*

Die inhaltlich an anderer Stelle dieses Beschlusses noch nicht behandelten Einwendungen, die von einzelnen Personen vorgetragen wurden, werden aus Datenschutzgründen in anonymisierter Form – und einer individuell vergebenen Einwendungsnummer – nachfolgend abgehandelt. Aus Gründen der Vereinfachung wird dabei durchgehend von Einwendern gesprochen; dies schließt sowohl Einwendungsführer jeden Geschlechts als auch Personenmehrheiten von Einwendungsführenden (Erbengemeinschaften etc.) ein.

#### 3.4.2.1 Einwender 1

##### 3.4.2.1.1 Der Einwender bringt vor, er plane in Zukunft seinen Betrieb, eine Brauerei, durch Wasser aus eigenen Brunnen zu versorgen. Er befürchtet, dass sich der Bau der Ortsumgehung auf Grund der Nähe zu seinen Betrieb negativ auf die Wasserqualität auswirken werde und deshalb eine Verwendung im Produktionsprozess nicht möglich sein könnte.

Wie bereits unter C. 3.3.7.2.2 dargelegt, berührt das Vorhaben außerhalb des Bereichs, in dem die Bauwerke 2-1 und 2-2 vorgesehen sind, das Grundwasser nicht. Eine Beeinträchtigung des Grundwassers ist damit im Umfeld des Anwesens des Einwenders mit dem Vorhaben nicht verbunden. Selbst wenn man aber – derzeit nicht erkennbare – mittelbare Einflüsse auf das Grundwasser annehmen würde, wäre zu berücksichtigen, dass im Hinblick auf konkurrierende Planungsvorstellungen der sog. Prioritätsgrundsatz ein wichtiges Entscheidungskriterium ist. Grundsätzlich hat diejenige Planung Rücksicht auf die andere zu nehmen, die den zeitlichen Vorsprung hat (BVerwG, Beschluss vom 05.11.2002, NVwZ 2003, 207, 208). Die Planung für die Ortsumgehung stellt eine in diesem Sinn zeitlich vorgängige Planung dar; bei einem Fachplanungsvorhaben ist jedenfalls ab der (erstmaligen) Auslegung der Planunterlagen eine hinreichende Verfestigung der Planungsabsicht gegeben (vgl. BVerwG a. a. O.). Auf Grund dessen sowie des Umstandes, dass die angedachte Grundwassernutzung noch nicht ins Werk gesetzt wurde und es wohl auch noch nicht einmal ins Detail gehende Planungen des Einwenders bzgl. der Art und Weise sowie des Umfangs der angedachten Grundwasserbenutzung gibt, müsste es der Einwender hier hinnehmen, dass die Ortsumgehung als schon vorher konkretisierte und verfestigte Fachplanung evtl. Auswirkungen auf die Möglichkeit einer Nutzung des Grundwassers zu betrieblichen Zwecken haben könnte. Dabei ist außerdem zu berücksichtigen, dass es sich bei einer Entnahme bzw. der Förderung von Grundwasser zu Produktionszwecken um eine Gewässerbenutzung i. S. v. § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG handelt, für die der Einwender einer Erlaubnis bedürfte (§ 8 Abs. 1 WHG); eine erlaubnisfreie Benutzung nach § 46 WHG ist nicht gegeben. Die Erteilung einer Erlaubnis steht selbst auch dann, wenn keine zwingenden Versagungsgründe vorliegen, im Bewirtschaftungsermessen der zuständigen Wasserbehörde (§ 12 Abs. 2 WHG). Ein Rechtsanspruch auf Erteilung einer Erlaubnis ist mithin nicht gegeben, von einer Gestattung der Grundwasserbenutzung zu dem beabsichtigten Zweck kann daher – auch unabhängig von der Verwirklichung des gegenständliche Vorhabens – nicht ohne weiteres ausgegangen werden. Hinzu kommt außerdem, dass selbst bei Erteilung einer entsprechenden wasserrechtlichen Erlaubnis kein Anspruch auf Zufluss von Wasser in einer bestimmten Menge und Beschaffenheit bestünde (§ 10 Abs. 2 WHG).

Soweit der Einwender in diesem Zusammenhang darauf verweist, dass ihm in Zukunft ein Schaden dadurch entstünde, dass ein Bezug von Wasser vom örtlichen Wasserversorger gegenüber selbst gefördertem Wasser deutlich teurer wäre und die wirtschaftliche Entwicklung seines Betriebes beeinträchtigt, ist gerade noch darauf hinzuweisen, dass der Wasser(mehr)preis, den der Einwender bei einem (weiteren) Bezug von Wasser von den Stadtwerken Dinkelsbühl zu entrichten hätte, schon keine entschädigungsfähige Rechtsposition darstellte. Wasserbezugs-kosten als Folge eines Anschlusses an die öffentliche Wasserversorgung sind von einem Grundstückseigentümer als Inhaltsbestimmung des Eigentums (vgl. Art. 14 Abs. 2 GG) entschädigungslos hinzunehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.02.1997, NVwZ-RR 1998, 90, 91)

- 3.4.2.1.2 Der Einwender macht geltend, durch die Ortsumgehung, die sein Grundeigentum durchschneide, würden seinem gewerblichen Betrieb mögliche Erweiterungsflächen genommen und er werde hierdurch in seiner wirtschaftlichen Entwicklung beeinträchtigt.

Diesem Vorbringen kann die Planfeststellungsbehörde nicht folgen. Wie sich insbesondere aus der Unterlage 7.1 Blatt 2T sowie Unterlage 14.1 Blatt 2T ergibt, verbleibt zwischen dem derzeit auf dem Grundstück des Einwenders vorhandenen baulichen Bestand und den Böschungflächen der Ortsumgehung noch ein erheblicher Freiraum, der auch für eine bauliche Erweiterung des bestehenden Betriebs in Frage kommt. Hinzu kommt außerdem, dass der Einwender, wie er selbst im Erörterungstermin angegeben hat, noch keine konkreten Absichten für eine Betriebserweiterung hat. Da Zukunftsplanungen eines Grundstückseigentümers nur dann von Bedeutung sind, wenn sie sich nach Lage und Beschaffenheit des Grundstücks bei vernünftiger und wirtschaftlicher Betrachtungsweise objektiv anbieten und nach dem Willen des Eigentümers auch in absehbarer Zeit verwirklicht werden sollen (BayVGH, Beschluss vom 23.01.2014 – 8 ZB 12.64 – juris Rn. 28), entfalten mögliche negative Auswirkungen des Vorhabens insoweit allenfalls ein geringes Gewicht. Die für das Vorhaben sprechenden Belange erweisen sich demgegenüber als weit gewichtiger.

- 3.4.2.1.3 Der Einwender bringt außerdem vor, er habe geplant, an seinem Betrieb einen Biergarten zu errichten, eine entsprechende Baugenehmigung liege vor. Durch die von der Ortsumgehung ausgehende Lärm- und Abgasbelastung werde dieses Vorhaben wegen wohl ausbleibender Gäste nicht realisierbar sein.

Diese Auffassung teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Die auch für das Anwesen des Einwenders angestellten schalltechnischen Berechnungen zeigen, dass dort nach dem Bau der Ortsumgehung sogar die für Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwerte von § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV eingehalten werden (siehe die Ergebnistabelle in Unterlage 11.1T, dort Immissionsort 22). Eine unzumutbare Beeinträchtigung durch die auf der Ortsumgehung emittierten Abgase kann die Planfeststellungsbehörde angesichts der Entfernung der Gebäude des Einwenders von der Ortsumgehungstrasse sowie der Einschnittslage der Trasse bzw. den vorgesehenen Geländeauffüllungen und Erdmengendeponien im Umfeld des Anwesens des Einwenders, was jeweils einen stark hemmenden Effekt hinsichtlich der Ausbreitung der Abgase in Richtung des Anwesens des Einwenders entfaltet, ebenso nicht erkennen. Darüber hinaus ist der Biergarten an der der Ortsumgehung abgewandten Seite des baulichen Bestandes auf dem Grundstück des Einwenders genehmigt worden, so dass die durch die vorhandenen Gebäude vermittelte abschirmende Wirkung gegenüber der Ortsumgehung nochmals die von der Ortsumgehung herrührende Immissionsbelastung vermindert. Davon, dass die Ortsumgehung den Biergarten bzw. dessen Nutzung faktisch vereitelte, kann

daher keine Rede sein. Im Übrigen ist die Baugenehmigung mittlerweile außer Kraft getreten (Art. 69 Abs. 1 BayBO); eine Verlängerung der Geltungsdauer wurde nach Auskunft der Stadt Dinkelsbühl nicht beantragt.

- 3.4.2.1.4 Der Einwender macht zusätzlich geltend, sollte in Zukunft, etwa durch eine Betriebserweiterung, ein erhöhter Strombezug nötig werden als die derzeit vorhandene Stromleitung leisten könne, müsse mit zusätzlichen Kosten für einen Leitungsausbau gerechnet werden. Andere Möglichkeiten als eine Stromversorgung über die Freileitung würden durch den Bau der Ortsumgehung unmöglich gemacht. Ein evtl. Schaden durch Verteuerung eines möglichen zukünftigen Stromleitungsausbaus sei auszugleichen bzw. die Versorgung mit ausreichend Strom sicherzustellen.

Auch insoweit gilt, dass die dem Einwender insoweit möglicherweise entstehenden Nachteile mangels konkretisierter Absichten für eine Betriebserweiterung allenfalls ein sehr geringes Gewicht entfalten, die für das Vorhaben sprechenden Belange sind demgegenüber weit gewichtiger. Für einen Anspruch auf einen finanziellen Ausgleich gegenüber dem Vorhabensträger in dieser Hinsicht gibt es ebenso keine Rechtsgrundlage; es fehlt insoweit an einer für Schutzvorkehrungen/eine Geldentschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayVwVfG notwendigen Unzumutbarkeit möglicher nachteiliger Wirkungen.

Soweit der Einwender darauf verweist, dass er auf seinem Betriebsgelände auch Photovoltaikanlagen betreibe und er diesen Betriebszweig weiterführen und noch ausbauen möchte, gilt ebenso, dass unzumutbare Nachteile für den Einwender durch den Bau der Ortsumgehung auch in dieser Hinsicht nicht ersichtlich sind. Hierbei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass es sich, soweit es um eine zukünftige Ausweitung der Stromproduktion durch Photovoltaikanlagen geht, um bloße Umsatz- und Gewinnchancen geht, die nicht von Art. 14 Abs. 1 GG geschützt werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, NVwZ 2012, 1393 Rn. 74). Auf Grund dessen sowie des Umstandes, dass die gegenständliche Planung einen zeitlichen Vorsprung gegenüber den dargelegten Absichten des Einwenders hat, ist den Belangen des Einwenders insoweit nur ein geringes Gewicht im Rahmen der Abwägung zuzumessen. Die für die Verwirklichung der Ortsumgehung sprechenden Gründe weisen insgesamt ein deutlich stärkeres Gewicht auf. Soweit der Einwender geltend macht, die Freileitung, die sein Anwesen versorge, sei bereits derzeit nicht dafür ausgelegt, die durch das EEG garantierte Mindestabnahmemenge zu bewältigen, so dass evtl. eine neue Stromleitung entlang der St 2220 Richtung Mögelins-Schlößlein notwendig werde, die aber durch das vorgesehene Brückenbauwerk im Kreuzungsbereich der St 2220 mit der Ortsumgehung verunmöglicht werde, ist dem entgegen zu halten, dass hier – was der Vorhabensträger auch explizit bestätigt hat – ein Kreuzen der Ortsumgehung durch Leitungen technisch unproblematisch möglich ist, so dass auch einer Ausweitung der Erzeugung erneuerbarer Energien durch den Einwender keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen. Soweit ihm hierdurch zusätzliche Kosten entstehen sollten, ist dies von ihm in der Gesamtabwägung im Interesse des Vorhabens hinzunehmen; einen finanziellen Ausgleichsanspruch gegenüber dem Vorhabensträger hat er auch insoweit nicht.

- 3.4.2.1.5 Der Einwender hat darauf hingewiesen, dass es im Rahmen der (teilweisen) Wiederaufnahme des Regelbetriebs auf der Bahnlinie Nördlingen - Dombühl zu zusätzlichen Lärmimmissionen entlang der Feuchtwanger Straße und im Bereich der Straße „Am Stauferwall“ käme; wegen des Umstandes, dass die Bahnlinie schon vorhanden sei, seien wegen der Wiederaufnahme des Regelbetriebs wohl keine Lärmschutzmaßnahmen vorzunehmen, so dass Lärmschutz in diesen Berei-

chen nur durch eine entsprechende Umgehungsstraßenvariante entlang der Bahnlinie, zzgl. flankierender Maßnahmen, zu erreichen sei.

Auch dies ist zurückzuweisen. Die Gründe für die getroffene Auswahl der Ortsumgehungstrasse aus den in Frage kommenden Trassenvarianten wurde bereits unter C. 3.3.2.1 ausführlich dargelegt, der vorstehend dargelegte Aspekt vermag an der getroffenen Auswahl nichts zu ändern. Zwar mag es zutreffen, dass der mit einer möglichen Wiederinbetriebnahme bzw. Verstärkung des Bahnbetriebs auf der Bahnlinie einhergehende Schienenlärm von den davon Betroffenen von Rechts wegen ohne weitere Lärmschutzmaßnahmen hinzunehmen ist. Die Lärmschutzbelange der von dem Bahnlärm betroffenen Anwohner wären hier jedoch nur dann in die Abwägung einzubeziehen, wenn sich die Lärmbelastung ursächlich auf Grund der vorliegend planfestgestellten Maßnahme gegenüber der plangegebenen rechtlichen Vorbelastung erhöhen würde. Dies ist jedoch erkennbar nicht der Fall. Infolge dessen besteht für den Vorhabensträger kein Anlass, zum Schutz von Anliegern gegen Bahnlärm Lärmschutzmaßnahmen oder dgl. zu ergreifen. Dem angesprochenen Lärmschutzaspekt kommt damit keine entscheidungserhebliche Bedeutung im Rahmen der Variantenbetrachtung zu.

#### 3.4.2.2 Einwender 2

Der Einwender fordert, die Erreichbarkeit seines Grundstücks während der Bauzeit für seine Patienten und Lieferanten zu gewährleisten. Daneben fordert er, eine Beschilderung zu seiner Praxis an der Ortsumgehung anzubringen.

Der Vorhabensträger hat zugesagt, beide Forderungen im weiteren Fortgang zu beachten. Damit ist ihnen im Rahmen der Planfeststellung Genüge getan; eine nähere Regelung durch die Planfeststellungsbehörde ist nicht geboten.

#### 3.4.2.3 Einwender 3

Der Einwender fordert, die Ortsumgehungstrasse im Bereich der Kreuzung der Rudolf-Schmidt-Straße auf der derzeitigen Geländehöhe zu führen.

Dem folgt die Planfeststellungsbehörde nicht. Würde die Ortsumgehung im betreffenden Bereich auf dem Höhenniveau des vorhandenen Geländes geführt werden, entfielen dadurch u. a. die mit dem Bauwerk BW 1-2 in der Planung für land- und forstwirtschaftlichen Verkehr sowie nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer gewährleistete Möglichkeit, die Ortsumgehungstrasse hier höhenfrei zu queren. Eine höhengleiche Querung der Ortsumgehung an der betreffenden Stelle (die dann nur noch möglich wäre) ist mit Blick auf die hier prognostizierte Verkehrsbelastung sowie die an Ort und Stelle wohl nur sicherstellbaren Sichtverhältnisse aus Verkehrssicherheitsgründen nicht vertretbar, insbesondere kann Fußgängern und Radfahrern nicht zugemutet werden, eine derart stark befahrene Straße auf freier Strecke zu überqueren. Infolge dessen müssten die betroffenen Verkehrsteilnehmer zur Querung der Ortsumgehung allesamt nicht unerhebliche Umwege über den „Mutschachweg“ oder die Heiningen Straße in Kauf nehmen, wobei die Heiningen Straße nach der festgestellten Planung auch nur für Fußgänger und Radfahrer durchgängig nutzbar ist. Nicht zuletzt die fußläufige Erreichbarkeit des „Mutschachwaldes“ als Naherholungsschwerpunkt bzw. des in seinem Inneren verlaufenden Wegenetzes würde damit auch deutlich verschlechtert. Auch wenn man unterstellen würde, dass grundsätzlich die Möglichkeit bestünde, die Rudolf-Schmidt-Straße als Geh- und Radweg unter der Ortsumgehung zu unterführen und damit die Wegeverbindung zumindest für den nichtmotorisierten Verkehr aufrecht erhalten könnte, verblieben dennoch die schon dargestellten Nachteile für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr.

Darüber hinaus würde der geforderte Gradientenverlauf dazu führen, dass die Ortsumgehung in den daran anschließenden Bereichen tiefer als geplant liegen müsste. Insbesondere im Bereich der Kreuzung der St 2220 und des „Mutschachwegs“ würde die Trasse damit noch mehrere Meter tiefer unter dem Gelände zu liegen kommen. Dadurch bedingt würde u. a. der dortige Geländeeinschnitt für die Ortsumgehung nochmals merklich breiter ausfallen, was eine zusätzliche dauerhafte Beanspruchung von angrenzenden Grundflächen in privater Hand in nicht unerheblichem Ausmaß nach sich zöge. Diesen Nachteilen stehen in der Gesamtbetrachtung keine entsprechend gewichtigen Vorteile gegenüber. Insbesondere die vom Einwender angeführte tiefere Querung des „Mutschachwegs“ und die tiefere Gradienten im Bereich des Baugebiets „Schelbuck“ bei dieser Gestaltung und die darauf aufbauend von ihm außerdem angenommene Möglichkeit zur Gewinnung zusätzlichen Auffüllmaterials, dass für Erdmengendeponien zur (weiteren) Lärmreduzierung in angrenzenden Wohngebieten genutzt werden könnte, kommt nur geringes Gewicht zu, namentlich da in allen Wohngebieten im Umfeld der Ortsumgehungstrasse auch bei Berücksichtigung der Emissionen, die von den von der gegenständlichen Planung umfassten Straßenstrecken in der Umgebung der Ortsumgehungstrasse ausgehen, die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV bereits mit der festgestellten Planlösung durchweg eingehalten werden (siehe C. 3.3.4.1.4 und 3.3.4.1.5). Für die bei der vom Einwender vorgeschlagenen Lösung entfallende Notwendigkeit zur bereichsweisen Anhebung der Gradienten der St 2220 gilt nichts anderes; auch dieser Gesichtspunkt vermag die Nachteile der vom Einwender vorgeschlagenen Lösung nicht aufzuwiegen, insbesondere da der planfestgestellte Lage- und Höhenverlauf der St 2220 verkehrssicherheitstechnisch unbedenklich ist (siehe dazu unter C. 3.3.3.1.2.3).

#### 3.4.2.4 Einwender 4

Der Einwender befürchtet Lärmbelästigungen für die Kunden seines Fitness- und Freizeitparks während des dortigen Kursbetriebs, insbesondere bei geöffneten Fenstern.

Wie bereits unter C. 3.3.4.1.4 dargelegt, werden an dem betreffenden Anwesen die einschlägigen Immissionsgrenzwerte von § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV deutlich unterschritten; tagsüber wird sogar der für Wohngebiete geltende Grenzwert nicht erreicht (siehe die Berechnungstabelle in Unterlage 11.1T). Die von der Ortsumgehung auf das Anwesen des Einwenders in Zukunft einströmenden Immissionen bewegen sich damit in einem Rahmen, den der Gesetzgeber generell als zumutbar ansieht. Besondere Umstände, die eine abweichende Einschätzung gebieten könnten, liegen hier nicht vor. Ein Fitness- und Freizeitpark wie der des Einwenders kann insbesondere keine höhere Schutzwürdigkeit, etwa wie Krankenhäuser, Schulen oder Altenheime, für sich beanspruchen; zudem ist es ohne weiteres als zumutbar anzusehen, bei Kursen oder dgl., die im besonderem Maß auf einen niedrigen Lärmpegel im betreffenden Raum angewiesen sind, die Fenster (weitgehend) geschlossen zu halten.

Der Einwender macht in diesem Zusammenhang außerdem geltend, Ruhezeiten im Freien wären wegen der Lärmbelastung der Ortsumgehung wohl nicht mehr aufrechtzuerhalten und bestimmte Kurse im zugehörigen Naturgarten könnten voraussichtlich nicht mehr durchgeführt werden.

Auch insoweit vermag Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen, dass die mit der Ortsumgehung verbundenen Auswirkungen ein nicht mehr hinnehmbares Ausmaß annehmen könnten. Der Vorhabensträger hat bzgl. des angesprochenen Areals eine ergänzende schalltechnische Berechnung durchgeführt. Hierbei hat

sich gezeigt, dass die von der Ortsumgebung ausgehenden Lärmimmissionen dort tagsüber (nur dieser Zeitraum ist insoweit rechtlich relevant, siehe § 2 Abs. 3 der 16. BImSchV und Nr. 51.1 Abs. 2 VLärmSchR 97) nur einen Wert von 53 dB(A) erreichen. Dies liegt erheblich unter dem für Wohngebiete insoweit maßgeblichen Immissionsgrenzwert, selbst der Grenzwert für Krankenhäuser, Schulen oder Altenheime wird noch spürbar unterschritten. Die dennoch mit den Immissionen der Ortsumgebung verbundenen nachteiligen Auswirkungen sind dem Einwender – und dessen Kunden – zuzumuten, einen Anspruch auf „vollkommene Stille“ o. ä. können die Betroffenen nicht geltend machen; einen solchen kennt die Rechtsordnung nicht. Soweit der Einwender vorbringt, er befürchte finanzielle Einbußen durch Kündigungen von Mitgliedschaften wegen der mit der Ortsumgebung verbundenen Beeinträchtigungen, ändert dies nichts daran. Sollte sich die Befürchtung tatsächlich bewahrheiten, würde sich letztendlich nur das – in gewissem Maß ohnehin immer gegebene – unternehmerische Risiko des Einwenders realisieren; in Anbetracht der für das gegenständliche Vorhaben sprechenden Gründe müsste der Einwender dies hinnehmen.

Auf Grund der zuvor dargelegten Ergebnisse der angestellten schalltechnischen Berechnungen vermag die Planfeststellungsbehörde auch nicht dem Einwand zu folgen, der Bau der Ortsumgebung würde der geplanten Weiterentwicklung des Fitness- und Freizeitparks zu einem ganzheitlichen Gesundheitsinformations- und Naturzentrum sowie einer angedachten Erweiterung des vorhandenen Wellnessbereichs, u. a. mit Bau einer Blockhaussauna und eine Saunagartens, entgegenstehen bzw. diese undurchführbar machen. Hinzu kommt diesbzgl. außerdem, dass es dem Einwender insoweit letztendlich ausschließlich um zukünftige Umsatz- und Gewinnchancen geht, die keinen rechtlichen Schutz genießen, insbesondere nicht unter dem Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG stehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, NVwZ 2012, 1393 Rn. 74), so dass diesem Gesichtspunkt in der Abwägung zusätzlich ohnehin nur ein geringes Gewicht beizumessen ist; die für das Vorhaben sprechenden Gründe sind demgegenüber jedenfalls deutlich gewichtiger. Auf Grund dessen muss auch der Frage nicht näher nachgegangen werden, ob hier überhaupt eine berücksichtigungsfähige Zukunftsplanung vorliegt (vgl. dazu BayVGH, Beschluss vom 23.01.2014 – 8 ZB 12.64 – juris Rn. 28).

#### 3.4.2.5 Einwender 5

Der Einwender verweist darauf, dass entlang der Wohngebiete am Ostrand von Dinkelsbühl eine Freileitung verläuft und fordert im Rahmen der für die Umsetzung der Ortsumgebung durchzuführenden Bauarbeiten eine unterirdische Verlegung der Leitung.

Die Forderung ist zurückzuweisen. Die Leitung kann auch nach Errichtung der Ortsumgebung in der jetzigen Form bestehen bleiben, der Bau der neuen Trasse macht mithin keine Verlegung wie gefordert erforderlich. Mangels eines durch das gegenständliche Vorhaben in dieser Hinsicht aufgeworfenen Konflikts ist die Planfeststellungsbehörde deshalb nicht befugt, dem Vorhabensträger Entsprechendes abzuverlangen.

#### 3.4.2.6 Einwender 6

Der Einwender fordert, die Trassenführung der Ortsumgebung im Bereich der Grundstücke Fl.-Nrn. 1485 und 1486 so auszugestalten, wie sie bereits in einer früheren Planungsstufe gewesen sei, und die Straßentrasse in Richtung des „Mutschachwaldes“ zu verschieben. Hierdurch werde die Durchschneidung des Grundstücks Fl.-Nr. 1485 gemindert.

Diese Forderung ist zurückzuweisen. Eine entsprechende abschnittsweise Trassenverschiebung wurde zwar tatsächlich zu einer gewissen Verringerung der vom genannten Grundstück beanspruchten Fläche sowie der Durchschneidung des Grundstücks führen. Demgegenüber würde der damit verbundene bereichsweise weitläufigere – da einen noch größeren Kreisbogen beschreibende – Trassenverlauf in der Summe zu einer nicht unerheblichen größeren Flächeninanspruchnahme sowie einer Vergrößerung der Gesamtlänge der Ortsumgehungsstrasse führen. Darüber hinaus läge die Ortsumgehungsstrasse bei einer entsprechenden Trassenführung deutlich näher an den im Umfeld von Weiherhaus vorhandenen Weihern. Die Weiher und die sie umgebenden Acker- und Grünlandflächen stellen insbesondere bedeutsame aquatische und terrestrische Lebensräume von besonders bzw. streng geschützten Amphibien dar (siehe z. B. S. 10 der Unterlage 12.1T); durch ein Heranrücken der Straßentrasse würde sich die nachteiligen Auswirkungen der Ortsumgehung auf die dort anzutreffenden Arten deutlich vergrößern. Die dargestellten Nachteile wiegen deutlich schwerer als die mit einer entsprechend veränderten Trassenführung für den Einwender verbundenen Vorteile, zumal ihm auch bei Verwirklichung der planfestgestellten Trassenführung noch ein vergleichsweise großer Teil seines Grundstücks verbleibt. Die Inanspruchnahme der nach der festgestellten Planung für das Vorhaben notwendigen Grundstücksteile hat er in der Gesamtabwägung deshalb hinzunehmen; hierfür enthält er entsprechende Entschädigungsleistungen vom Vorhabensträger (siehe dazu unter C. 3.4.1.1). Soweit der Einwender im Anhörungsverfahren zuanfangs behauptet hat, er verliere infolge der Planung mehr als 5 % seiner Betriebsfläche, so dass ihm wegen Existenzgefährdung ein Flächenersatzanspruch zustehe, hat der Einwender, der ohnehin nur einen landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetrieb bewirtschaftet, daran im weiteren Fortgang des Verfahrens nicht mehr festgehalten. Vielmehr hat er gegenüber dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach, welches die Planfeststellungsbehörde um eine diesbzgl. Stellungnahme gebeten hatte, erklärt, dass für seinen Betrieb keine Existenzgefährdung mehr besteht, da er bereits mit dem Vorhabensträger eine Einigung erzielt habe.

#### 3.4.2.7 Einwender 7

Der Einwender befürchtet, dass infolge der Ortsumgehung Übergriffe verschiedenster Art auf sein Grundstück Fl.-Nr. 2993, Gemarkung Dinkelsbühl, durch Verkehrsteilnehmer erfolgen könnten, etwa eine Verunreinigung durch Abfall, unerlaubtes Befahren mit Pkw u. ä.

Die Ortsumgehung befindet sich etwa 140 m vom betreffenden Grundstück entfernt. Damit es zu den befürchteten Handlungen kommen könnte, müssten Verkehrsteilnehmer die Ortsumgehung ganz gezielt verlassen und anschließend noch ein Teilstück der St 2220 sowie einen Abschnitt eines Feldwegs befahren, da sie nur so zu dem Grundstück gelangen könnten. Ein derartiges Verhalten erscheint der Planfeststellungsbehörde äußerst unwahrscheinlich; sie teilt deshalb die Befürchtungen des Einwenders nicht. Auf Grund dessen besteht auch keine Veranlassung, im Rahmen dieses Beschlusses Regelungen zu treffen, die den befürchteten Handlungen entgegenwirken könnten.

#### 3.4.2.8 Einwender 8

Der Einwender bringt vor, er bewirtschafte eine Mutterkuhherde, die gesamte Herde befinde sich in den Sommermonaten auf der Weide. Seine größte zusammenhängende Weidefläche mit einem Flächenumfang von über 7 ha liege unmittelbar südlich des in die Ortsumgehung einbezogenen Abschnitts der St 2218 und sei durch das Vorhaben betroffen. Es müsse sichergestellt werden, dass die Weidefläche auch während der Bauzeit uneingeschränkt nutzbar sei. Evtl. notwendige

Versetzungen von Zäunen müssten ihm rechtzeitig angekündigt werden. Wegen eines von ihm zu beachtenden Weideprogramms sei der Vorhabensträger verpflichtet, ihm während der Bauzeit entsprechend des Flächenverlustes ersatzweise andere Flächen zu Verfügung zu stellen.

Die einzelnen Grundstücke der angeführten Weidefläche werden im Rahmen der festgestellten Planung nur im Grenzbereich zur vorhandenen St 2218 in Anspruch genommen, die Inanspruchnahme beschränkt sich hauptsächlich auf eine vorübergehende Beanspruchung während der Bauzeit. Lediglich vom Grundstück Fl.-Nr. 1550/3, Gemarkung Dinkelsbühl, werden schmale Streifen entlang der Grenze zum Straßengrundstück auf Dauer beansprucht. Aus der vorübergehenden Inanspruchnahme von Teilen der betreffenden Grundstücke, die insbesondere als Arbeitsstreifen herangezogen werden, folgt zwangsläufig, dass die betreffenden Flächen während eines Teils der Bauzeit dem Einwender nicht zur Verfügung stehen. Dies hat er im Interesse des Vorhabens nach Abwägung aller Gesichtspunkte aber hinzunehmen. Für den zeitweisen Entzug der Nutzbarkeit der Flächen ist er vom Vorhabensträger zu entschädigen (siehe dazu unter C. 3.4.1.1); diese Entschädigung wird auch die Nachteile umfassen müssen, die dem Einwender dadurch entstehen, dass er die Vorgaben des von ihm genannten Weideprogramms u. U. nicht einhalten kann. Über die Art der Entschädigung (Geld, Ersatzflächen) ist aber nicht im Rahmen der Planfeststellung zu entscheiden. Bzgl. der evtl. notwendigen Veränderungen von Einzäunungen im Rahmen des Bauablaufs hat der Vorhabensträger zugesagt, im Falle der Notwendigkeit solcher Änderungen dem Einwender die notwendigen Arbeiten rechtzeitig zuvor mitzuteilen.

#### 3.4.2.9 Einwender 9

Der Einwender meint, der Reit- und Fahrverein Dinkelsbühl sei durch die Ortsumgehung „zum Sterben verurteilt“. Schon zuvor seien, entgegen Versprechungen der Stadt Dinkelsbühl, Ausweichflächen zur Verfügung zu stellen, die Pferdekopeln deutlich geschmälert worden. Eine große Grundstücksfläche, die vom Wildwuchs befreit worden sei, um Freiflächen zu erhalten, habe die Stadt Dinkelsbühl nun an ein gewerbliches Unternehmen verkauft.

Der Reit- und Fahrverein verliert durch den Bau der Ortsumgehung einen Teil des ihm zur Verfügung stehenden Geländes; betroffen ist eine Teilfläche des Grundstücks Fl.-Nr. 1480, Gemarkung Dinkelsbühl. Die Ortsumgehungstrasse verläuft dabei am nordöstlichen Grundstücksrand durch dieses hindurch, so dass die auf dem Gelände vorhandenen Gebäude nicht tangiert werden und von dem jetzigen Vereinsgelände insgesamt noch ein vergleichsweise großer Teil verbleibt. Daneben sieht die festgestellte Planung entsprechend der Darstellungen in Unterlage 7.1 Blätter 2T und 3T Anpassungen bzw. Umgestaltungen von Dressur- und Springplatz vor. Im Hinblick darauf vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen, dass der Reit- und Fahrverein infolge des Baus der Ortsumgehung so stark beeinträchtigt würde, dass er letztendlich seinen Reitbetrieb einstellen müsste, auch wenn mit dem planfestgestellten Vorhaben eine nicht unerhebliche Verkleinerung des Vereinsgeländes verbunden ist. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde wiegen die für die Verwirklichung der Ortsumgehenden Gründe indessen deutlich stärker als das Interesse des Vereins an dem ungeschmälerten Erhalt des Geländes. Eine Verschonung des Geländes des Vereins durch eine (abschnittsweise) Verschiebung der Ortsumgehungstrasse in Richtung Osten kommt nicht in Betracht. Folge einer solchen Verschiebung wäre u. a., dass in nicht unerheblichem Umfang zusätzliche (andere) Grundflächen in privater Hand in Anspruch genommen werden müssten, auch die mit der Ortsumgehung ohnehin verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft würde dadurch bedingt nochmals etwas intensiver ausfallen. Vor allem würde dann die Trasse

teilweise innerhalb des „Mutschachwaldes“ und des dortigen Wasserschutzgebiets zu liegen kommen. Diese Nachteile erscheinen der Planfeststellungsbehörde von nicht unerheblich höherem Gewicht als die insoweit für den Verein erzielbaren Vorteile. Die von dem Einwender behaupteten Flächenverluste, die nicht ursächlich auf dem vorliegend planfestgestellten Vorhaben beruhen, sind im Rahmen der hier zu treffenden Entscheidung mangels eines durch das gegenständliche Vorhaben insoweit aufgeworfenen Konflikts hier nicht von Bedeutung.

Hinsichtlich der Verkehrslärmimmissionen gilt im Übrigen, dass der für die Reithalle auf dem Gelände berechnete Beurteilungspegel von 60 dB(A) am Tag noch deutlich unterhalb des nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV für Misch- und Dorfgebiete – d. h. für Gebiete, die u. a. auch dem Wohnen dienen – maßgeblichen Immissionsgrenzwerts liegen, so dass davon ausgegangen werden darf, dass auch auf dem größten Teil der Freiflächen des Geländes der Grenzwert nicht überschritten wird, und damit diejenigen, die sich dort aufhalten, auch keinen unzumutbar hohen Lärmimmissionen ausgesetzt werden.

#### 3.4.2.10 Einwender 10

Der Einwender bringt vor, ein Vertreter des Bundes habe in der Vergangenheit mehrmals erklärt, die Ortsumgehungstrasse sei Teil einer (weiteren) Verbindung von A 8 und A 3 (aus Entlastungsgründen) und solle Verkehr aus dem Südosten Europas und insbesondere auch aus München, Augsburg, Donauwörth, Nördlingen, Dinkelsbühl, Feuchtwangen und von der A 6 aufnehmen. Er fordert deshalb, die Bezeichnung der Planfeststellungsunterlagen entsprechend zu ändern.

Diese Forderung ist zurückzuweisen. Unabhängig davon, dass die begehrte Bezeichnungsänderung nichts an den feststellbaren Auswirkungen des Vorhabens ändern würde, trifft schon die wohl zu Grunde liegende Prämisse einer „Falschbezeichnung“ der Unterlagen nicht zu. Die wiedergegebene Beschreibung stellt sich letztendlich als Umschreibung der Funktion der B 25 im Netz der Bundesfernstraßen dar. Sie bedient (potentiell) – im Verbund mit weiteren Straßenzügen – zumindest abschnittsweise Verkehrsbeziehungen zwischen der A 3 und A 8 und kommt auf Grund ihres Verlaufs auch für Verkehrsteilnehmer aus den angeführten Regionen grundsätzlich in Frage. Diese Netzfunktion der B 25 ist zudem unabhängig von dem einer Ortsumgehung von Dinkelsbühl; die B 25 bedient durch den Bau der Ortsumgehung keine zusätzlichen Relationen gegenüber der bestehenden Situation.

Soweit der Einwender die Wiederaufnahme von schon längerer Zeit abgeschlossenen Raumordnungsverfahren bzw. die Einleitung eines neuen Raumordnungsverfahrens für den nördlichen Teil Nordschwabens und für Südwestmittelfranken fordert, wohl um eine großräumigere Veränderung des Verlaufs der B 25 zu erreichen (u. a. aus Gründen des Trinkwasserschutzes), ist dies ebenso zurückzuweisen. Ein Raumordnungsverfahren dient dazu, die Raumverträglichkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen zu überprüfen (§ 15 Abs. 1 ROG). Wie sich aber insbesondere aus dem aktuell geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FstrAbG) ergibt, sieht der Bund als Straßenbaulastträger für die B 25 ausschließlich den Bau mehrerer Ortsumgehungen (das sind gemäß § 16 Abs. 1 Satz 3 FStrG Straßenabschnitte, die der Beseitigung einer Ortsdurchfahrt dienen) vor, jedoch keine darüber hinausgehende Veränderung der Linienführung der B 25. Es fehlt damit hinsichtlich letzterem bereits an einer Absicht zur Durchführung einer raumbedeutsamen Planung bzw. Maßnahme, die einer raumordnerischen Überprüfung unterzogen werden könnte. Dass der Bund eine Planung im Sinne des Einwenders aufnimmt bzw. betreibt, kann er durch einen Antrag auf Raumordnung seinerseits nicht erzwingen. Soweit

der Einwender in diesem Zusammenhang den hohen Nitratgehalt des im Bereich der Reichertsmühle gewonnenen Trinkwassers anspricht, ist im Übrigen darauf hinzuweisen, dass auf Grund der Lage der betreffenden Wasserfassung (westlich von Dinkelsbühl) und deren Entfernung von der Ortsumgehungsstrasse nicht ansatzweise nachteilige Rückwirkungen auf die dortige Wasserqualität zu erkennen sind, zumal Nitratreinträge aus dem Straßenverkehr ohnehin – etwa gegenüber Einträgen aus der Landwirtschaft – allenfalls eine stark untergeordnete Rolle spielen.

Der Einwender bezweifelt, dass die B 25 nördlich von Wilburgstetten noch als Bundesstraße zu klassifizieren sei, da die B 25 in diesem Bereich eine Parallelverbindung zur A 7 darstelle. Er verweist dabei auf die in der Vergangenheit erfolgte Abstufung der (früheren) B 25 nördlich der AS Feuchtwangen-Nord an der A 6 und fordert eine Abstufung des betreffenden Streckenabschnitts zur Staatsstraße.

Auch dies ist zurückzuweisen. Die in der Vergangenheit erfolgte Widmung der B 25 als Bundesstraße im betreffenden Streckenabschnitt entfaltet Tatbestandswirkung. Aufgrund der Tatbestandswirkung müssen alle Behörden, Gerichte und Rechtsträger grundsätzlich den erlassenen Verwaltungsakt, d. h. die mit dem Verwaltungsakt getroffene Regelung (hier die Widmung als Bundesstraße) ihren eigenen Entscheidungen ohne inhaltliche Prüfung der Richtigkeit der darin getroffenen Regelung zu Grunde legen (BayVGH, Urteil vom 30.09.2014 – 8 B 13.72 – juris Rn. 50). Unabhängig davon erfüllt die B 25 auch weiterhin insgesamt die maßgeblichen Voraussetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG. Danach sind Bundesfernstraßen öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. Dies trifft auf die B 25 auch aktuell zu. Sie beginnt unmittelbar an der AS Feuchtwangen-Nord der A 6 und verbindet diese u. a. mit der B 29 und der B 466 (bei Nördlingen), bevor sie schließlich (bei Donauwörth) an der B 2 endet. Sie ist damit insgesamt in das Bundesfernstraßennetz eingebettet und bildet einen Baustein dieses Netzes. Darüber hinaus dient sie auch (weiterhin) nicht nur in unbedeutendem Ausmaß dem weiträumigen Verkehr, wobei insoweit nicht die Verkehrsvorgänge in einzelnen räumlichen oder zeitlichen Abschnitten maßgeblich sind, vielmehr ist der gesamte Straßenzug einer Bundesfernstraße und die Nutzung unabhängig von temporären Schwankungen zu berücksichtigen (Grupp in Marschall, Bundesfernstraßengesetz, 6. Auflage 2012, § 1 Rn. 23). Die weiträumige Verkehrsbedeutung lässt sich nicht zuletzt aus den vom Ersteller der den Planfeststellungsunterlagen beigefügten Verkehrsuntersuchung im Nachgang zum Erörterungstermin ergänzend vorgelegten großräumigen Plänen, insbesondere dem darin beinhalteten Strombündelplan für den Analysefall 2014, ablesen. Dass die B 25 eine entsprechende Verkehrsbedeutung aufweist, ist auch ohne weiteres plausibel, da die B 25 zwischen der AS Feuchtwangen-Nord und Donauwörth keineswegs durchgängig unmittelbar parallel zur A 7 verläuft. Sie weist zwar zuanfangs einige Kilometer einen ähnlichen Verlauf wie die A 7 auf, bereits im Bereich von Dinkelsbühl vergrößert sich der Abstand zur A 7 aber zunehmend, da sich die B 25 ab hier stärker in Richtung Südosten orientiert, während die A 7 dort weiterhin in etwa nach Süden verläuft. Der Endpunkt der B 25 liegt hierdurch bedingt auch etliche Kilometer von der Autobahn entfernt. Dadurch bedient sie u. a. auch Verkehrsbeziehungen, für die eine Nutzung der A 7 auf Grund der damit verbundenen großen Umwege nicht ernsthaft in Frage kommt. Dementsprechend besteht auch weder beim Bund noch beim Freistaat Bayern derzeit die Absicht, die B 25 (teilweise) umzustufen. Auf Grund des Gesagten ist auch die mit diesem Beschluss verfügte Widmung der Ortsumgehungs Dinkelsbühl zur Bundesstraße (siehe u. a. lfd. Nr. 1.1 der Unterlage 7.2T) zutreffend; durch sie verringert sich die dargestellte Verkehrsbedeutung der B 25 für den weiträumigen Verkehr jedenfalls nicht.

Der Hinweis des Einwenders auf die zwischenzeitlich erfolgte Abstufung der B 25 nördlich der AS Feuchtwangen-Nord führt nicht weiter. In dem betreffenden Bereich verläuft die vormalige B 25 tatsächlich durchweg in räumlicher Nähe parallel zur A 7, sowohl Anfangs- als auch Endpunkt des Abschnitts liegen an Bundesfernstraßen in überschaubarer Entfernung zur A 7. Bedingt dadurch übernimmt die A 7 im Bereich dieses Abschnitts – anders als südlich der AS Feuchtwangen-Nord – tatsächlich (weitgehend) die Fernverkehrsfunktion der (vormaligen) Bundesstraße (vgl. zu diesem Gesichtspunkt BVerwG, Urteil vom 03.05.2013, NVwZ 2013, 1220 Rn. 13); dies spiegelt sich auch in den nach den amtlichen Straßenverkehrszählungen durchweg höheren Belastungen der B 25 südlich der AS Feuchtwangen-Nord gegenüber den auf dem nördlich davon liegenden abgestuften Abschnitt vorzufindenden Verkehrsbelastungen wider.

#### 3.4.2.11 Einwender 11

Der Einwender bittet um Prüfung einer „expliziten“ Trassenführung im Bereich des Kreisverkehrs nördlich von Dinkelsbühl, welche durch eine verbindliche Beschilderung oder eine entsprechende straßenbauliche Maßnahme erreicht werden könne. Zur Vermeidung starker Mehrbelastungen (wohl gemeint: von Seidelsdorf) sollten durch eine Beschilderung am Kreisverkehr der Verkehr aus Richtung Süden weiter auf der B 25 in Richtung Norden (in Richtung der AS Feuchtwangen-Nord) geleitet werden, zudem seien entsprechende Vorgaben an Dienstleistungsunternehmen für Navigationssoftware zu richten. Daneben könne die Überleitung von der Ortsumgehung auf die bestehende Trasse der B 25 auch durch einen Bypass erfolgen, dies würde die Trassenführung nachhaltig unterstreichen. Dadurch könne zum einen der Durchgangsverkehr mit höherer Geschwindigkeit am Kreisverkehr in Richtung Feuchtwangen abfließen, zum anderen werde die Gefahr von Rückstaus bei einer Wiederaufnahme des Regelbetriebs auf der Bahnlinie Nördlingen – Dombühl am Bahnübergang im Zuge der St 2218 reduziert.

Der Vorhabensträger hat zugesagt, die wegweisende Beschilderung entsprechend der neuen Trassenführung der B 25 anzupassen. Er hat zudem darauf hingewiesen, dass nach der Verkehrsfreigabe der Ortsumgehung die angesprochenen Dienstleistungsunternehmen für Navigationssoftware die neue Ortsumgehung erfahrungsgemäß in ihren Datenbestand einarbeiten werden. Weitergehende Regelungen durch die Planfeststellungsbehörde sind insoweit nicht angezeigt; die wegweisende Beschilderung ist nicht Regelungsgegenstand der Planfeststellung, für die Zulässigkeit des Vorhabens ist sie ohne Bedeutung. Den angeführten Dienstleistungsunternehmen kann die Planfeststellungsbehörde erst recht keine Vorgaben bzgl. der zukünftig bei der Routenwahl im Raum Dinkelsbühl zu verwendenden Parameter machen, hierfür hat sie keinerlei rechtliche Handhabe.

Was die Ergänzung des Kreisverkehrs am Baubeginn der Ortsumgehung durch einen Bypass in Richtung Feuchtwangen betrifft, so vermag die Planfeststellungsbehörde insoweit derzeit keine Notwendigkeit hierfür erkennen. Wie unter C. 3.3.3.1.2.1 bereits dargelegt, weist der Kreisverkehr eine ausreichende verkehrliche Leistungsfähigkeit auf, so dass aus diesem Blickwinkel aktuell kein Anlass für die Einplanung von Bypässen, für die zusätzlicher Privatgrund in Anspruch genommen werden müsste, besteht. Für den Fall der Wiederaufnahme des Regelbetriebs im Schienenpersonennahverkehr auf der Bahnlinie wurde dem Vorhabensträger unter A. 3.6 aufgegeben, sobald die näheren Einzelheiten des geplanten Betriebs, insbesondere zum Betriebsprogramm und den notwendigen Schrankenschließzeiten, feststehen bzw. auf Anforderung der Planfeststellungsbehörde zur Vorbereitung einer abschließenden Entscheidung über ggf. noch von ihm vorzunehmende ergänzende Maßnahmen im Bereich des vorgesehenen Kreisverkehrs nördlich von Dinkelsbühl bzw. an der St 2218 zwischen dem Kreis-

verkehr und dem westlich davon liegenden Bahnübergang eine ergänzende verkehrsgutachterliche Betrachtung zu den dortigen Wechselwirkungen zwischen Straßen- und Schienenverkehr vornehmen zu lassen und diese zeitnah der Planfeststellungsbehörde vorzulegen. Eine abschließende Entscheidung über Art und Umfang ggf. erforderlicher Maßnahmen hat sich die Planfeststellungsbehörde vorbehalten. In diesem Rahmen kommt u. U. die Anlegung von Bypässen grundsätzlich in Betracht (siehe dazu unter C. 3.3.13); zum jetzigen Zeitpunkt besteht jedoch – wie bereits dargelegt – für derartige ergänzende Maßnahmen keine Veranlassung.

In diesem Zusammenhang ist der Befürchtung des Einwenders entgegen zu treten, der meint, ohne entsprechende Maßnahmen sei eine über die in der Verkehrsuntersuchung prognostizierte Mehrbelastung der St 2218 hinausgehende Belastung durch die Ortsumgehung zu erwarten. Gegenüber dem Bezugsfall ohne den Bau der Ortsumgehung entsteht nach der Verkehrsuntersuchung im Falle der Verwirklichung der Ortsumgehung in Seidelsdorf eine zusätzliche verkehrliche Belastung von 300 Kfz/24 h (siehe Abbildung 7.2 der Untersuchung). Damit ist die vom Einwender der Sache nach angesprochene bündelnde Wirkung der Ortsumgehung zur St 2218 bereits berücksichtigt. Soweit der Einwender auf die Ausdehnung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen Bezug nimmt und auf Grund dessen sowie durch die Aufhebung des Durchfahrtsverbots für Schwerlastverkehr auf der B 25 eine Steigerung des Schwerlastverkehrs auf der St 2218 befürchtet, darf auf die diesbzgl. Ausführungen unter C. 3.3.2.1.2.7 h) verwiesen werden. Angesichts der auch im Bezugsfall prognostizierten Verkehrsbelastung im Bereich von Seidelsdorf von über 9.000 Kfz/24 h (vgl. Abbildung 7.1 der Untersuchung), fällt die genannte marginale zusätzliche Belastung nicht ins Gewicht und führt insbesondere auch nicht zu einer spürbaren Verstärkung verkehrsbedingter Immissionsbeeinträchtigungen.

Soweit der Einwender fordert, im Rahmen einer gesonderten Planfeststellung eine Ortsumgehung von Seidelsdorf im Zuge der St 2218 zu prüfen, ergibt sich hieraus kein Handlungsbedarf im Rahmen des gegenständlichen Verfahrens. Insbesondere ist eine Ortsumgehung für Seidelsdorf angesichts der dargestellten verkehrlichen Auswirkungen der Ortsumgehung Dinkelsbühl keine notwendige Folgemaßnahme dieser im Sinn von Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG. Die Überprüfung der Notwendigkeit bzw. Machbarkeit einer entsprechenden Ortsumgehung ist zunächst Aufgabe des zuständigen Straßenbaulastträgers.

#### 3.4.2.12 Einwender 12

Der Einwender fordert, den südöstlich der im Rahmen der gegenständlichen Planung anzupassenden Bogenschießanlage vorgesehenen Schutzwall um mindestens 1 m (auf eine Gesamthöhe von 4 m) entsprechend Nr. 1.2.1.2 der „Sicherheitstechnischen und baulichen Regeln für Bogenplätze“ des Deutschen Schützenbundes e. V. zu erhöhen.

Nach der angeführten Nr. 1.2.1.2 der „Sicherheitstechnischen und baulichen Regeln für Bogenplätze“ beträgt die Mindesthöhe für eine Pfeilfangvorrichtung 3 m; diese Höhe weist der zu diesem Zweck vorgesehene Schutzwall nach der festgestellten Planung auf (siehe u. a. Unterlage 7.1 Blatt 3T). Allerdings verweisen die angeführten Regeln auch darauf, dass insoweit auch die Beschaffenheit und Nutzung des Geländes in Schussrichtung berücksichtigt werden muss, so dass im Einzelfall auch eine höhere Fangvorrichtung notwendig werden kann. Dementsprechend hat der Vorhabensträger auch zugesagt, falls belegt werde, dass eine höhere Schutzeinrichtung notwendig werde, dem nachzukommen. Eine Erhöhung des Erdwalls ist allerdings nicht die einzige Möglichkeit, um eine Fangvorrichtung

mit größerer Höhe zu erhalten. Alternativ kommt hierfür auch die Anbringung eines Fangnetzes oder eines Holzzauns auf der geplanten Dammkrone in Frage; derartige Vorrichtungen werden in Nr. 1.2.1.2 der „Sicherheitstechnischen und baulichen Regeln für Bogenplätze“ explizit auch genannt. Vor diesem Hintergrund und mit Blick darauf, dass für eine Erhöhung des angesprochenen Walls um 1 m bei gleich bleibender Böschungsneigung aus erdstatischen Gründen eine Vergrößerung der Wallbreite um 3 m nach sich ziehen und damit eine zusätzliche Inanspruchnahme von Grundflächen, die sich teilweise auch in privater Hand befinden, notwendig machen würde, ist die Forderung nach einer Wallerhöhung zurückzuweisen. Es gilt aber unabhängig davon die schon wiedergegebene Zusage des Vorhabensträgers, nach entsprechendem Beleg für den Bedarf einer Erhöhung der Fangvorrichtung diesem nachzukommen; hierfür kommen insbesondere die schon erwähnten alternativen Fangvorrichtungen in Betracht, die auf der Krone des Walls angebracht werden können. Die Auswahl aus diesen möglichen Alternativen richtet sich alleine nach (sicherheits)technischen Maßgaben; abwägungserhebliche Belange sind insoweit nicht berührt. Eine abschließende Festlegung im Rahmen der Planfeststellung ist deshalb nicht erforderlich; dies darf hier der Ausführungsplanung überlassen werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 03.03.2011, NVwZ 2011, 1256 Rn. 50).

Der Einwender bittet außerdem um eine „Flächenzugabe“ nach Westen im Bereich der Bogenschießanlage, damit der Raum hinter der Schießlinie ca. 15 m auf der gesamten Breite des Schießplatzes beträgt, da sonst die Sicherheit der Teilnehmer und Zuschauer bei Großveranstaltungen wie Turnieren nicht gewährleistet werden könne.

Dieser Bitte kann im Rahmen der Planfeststellung nicht entsprochen werden. Die gewünschte Erweiterung des Geländes wäre zwangsläufig mit einer zusätzlichen Beanspruchung von Flächen im Eigentum der Stadt Dinkelsbühl verbunden. Eine ausreichende Rechtfertigung hierfür vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Hinter der vorgesehenen Schießlinie ist nach der festgestellten Planung auf ganzer Breite der Schießanlage ein freier Raum von 10 m Tiefe vorhanden, nach Norden vergrößert sich die Tiefe dieses Raums zunehmend noch. Im Hinblick darauf sowie die Möglichkeit, etwa durch Absperrungen u. dgl. Personen bei Veranstaltungen davon abzuhalten, sich zu stark an die Schießlinie anzunähern, ist nicht ersichtlich, dass die gewünschte „Flächenzugabe“ unbedingt notwendig wäre, um die Sicherheit bei Veranstaltungen sicherstellen zu können, mögen auch die zuvor erwähnten Möglichkeiten zur Verhinderung von Annäherungen an die Schießlinie gewisse Unannehmlichkeiten und einen gewissen zusätzlichen Aufwand mit sich bringen. Unabhängig davon steht es dem Einwender natürlich frei, mit der Stadt Dinkelsbühl, die bislang schon den Grund für das Vereinsgelände bereitgestellt hat, ins Benehmen zu treten und mit ihr eine entsprechende Vergrößerung des Bogenschießgeländes zu vereinbaren.

Der Einwender schlägt außerdem eine Verschiebung der Bogenschießanlage um 15 m Richtung Osten und 10 m Richtung Süden gegenüber der Planung vor. Diese Verschiebung könne gewährleisten, dass die Errichtung einer Bogenschießhalle mit Vereinsheim mit einem baulichen Umfang von 35 x 12 m durchgeführt werden könne.

Diesen Vorschlag kann die Planfeststellungsbehörde im Rahmen des gegenständlichen Verfahrens ebenso nicht aufgreifen. Der gewünschten Verschiebung nach Osten steht die planfestgestellte Trassenführung entgegen. Die Ortsumgehungs-trasse liegt unmittelbar östlich der angepassten Bogenschießanlage; lediglich ein Erdwall trennt die Schießanlage von der Straßentrasse. Bei einer Verschiebung der Ortsumgehung, die für die gewünschte Verlagerung der Schießanlage deshalb notwendig wäre, müsste der Trassenverlauf auf gewisser Länge verändert werden

und käme abschnittsweise weiter östlich als geplant zu liegen. Folge hiervon wäre u. a. auch, dass in nicht unerheblichem Umfang zusätzliche Grundflächen in privater Hand in Anspruch genommen werden müssten, auch die mit der Ortsumgehung ohnehin verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft würde dadurch bedingt nochmals etwas intensiver ausfallen. Die Planfeststellungsbehörde kann hier keine Gründe erkennen, die diese gewichtigen Nachteile rechtfertigen könnten. Der angeregten Verschiebung der Bogenschießanlage nach Süden steht die Ortsumgehungstrasse nicht im Weg; allerdings würden hierdurch Flächen im Eigentum der Stadt Dinkelsbühl sowie in privater Hand stärker als bislang geplant in Anspruch genommen werden. Auch hierfür vermag die Planfeststellungsbehörde keine ausreichende Rechtfertigung zu erkennen. Alleine der Umstand, dass durch die gewünschte(n) Verschiebung(en) der Bau einer Bogenschießhalle mit Vereinsheim mit bestimmten Abmessungen durchgeführt werden könnte, reicht hierfür nicht aus, zumal aus dem Vorbringen des Einwenders weder zu erkennen ist, dass die von ihm genannten Gebäudeabmessungen für den Vereinsbetrieb tatsächlich notwendig sind, noch geht daraus hervor, ob eine Verschiebung des Gebäudestandorts, eine Änderung der Gebäudeausrichtung/-planung u. ä. einen Bau auf dem Gelände ohne eine Verschiebung der Bogenschießanlage ermöglichen könnten. Im Übrigen steht es dem Einwender frei, sich direkt mit den Grundstückseigentümern, die von der gewünschten Verlagerung der Anlage nach Süden betroffen wären, ins Benehmen zu setzen und die mit diesen Vereinbarungen zu treffen, die ihm eine entsprechende Verschiebung der Anlage ermöglichen.

#### 3.4.2.13 Einwender 13

Der Einwender sieht im Bereich der Einmündung der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen in die Ortsumgehung ein hohes Unfallrisiko für Linksabbieger in die GVS, insbesondere für dort abbiegende große Reisemobile und Wohnwagengespanne, und befürchtet zudem einen Rückstau in den Kreisverkehr nördlich von Dinkelsbühl. Er hält eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 50 km/h im betreffenden Bereich für erforderlich.

Wie unter C. 3.3.3.1.2.2 bereits dargelegt, weist die Ortsumgehung im Einmündungsbereich eine vergleichsweise gestreckten Linienführung sowie eine geringe und stetige Längsneigung auf; dementsprechend finden hier auch Linksabbieger gute Sichtverhältnisse vor. Zudem hat der betreffende Knotenpunkt noch große Leistungsreserven. Die mittleren Wartezeiten für Linksabbieger in die GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen liegen im Prognosehorizont 2030 in der Spitzenstunde deutlich unterhalb von 10 Sekunden (siehe Nr. 4.2 des Berichts „Knotenströme und Leistungsfähigkeitsnachweise für die Knoten im Zuge der Ortsumgehung“ von SSP Consult vom Mai 2016). Der Linksabbiegestreifen wird nach der festgestellten Planung zudem mit einer Länge von über 60 m ausgebildet (siehe Unterlage 7.1 Blatt 1T). Damit ist ein sicheres Abbiegen in die GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen auch für längere Wagengespanne gewährleistet; ein Rückstau bis in den durchgehenden Fahrstreifen der Ortsumgehung oder gar zum Kreisverkehr am Baubeginn ist nicht zu besorgen. Eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Ortsumgehung ist folglich im Rahmen dieses Beschlusses ebenso nicht geboten (siehe hierzu unter C. 3.3.3.1.1).

Soweit der Einwender eine neue Ausschilderung des Campingplatzes fordert, hat der Vorhabensträger eine Anpassung der betreffenden Beschilderung zugesagt.

Der Einwender spricht die östlich der Einmündung der GVS Dinkelsbühl - Dürrwangen in die Ortsumgehung geplante Geh- und Radwegunterführung an. Er bemängelt, Fußgänger und Radfahrer hätten hierdurch einen längeren Weg zum

Campingplatz, außerdem fehle eine durchgängige Beleuchtung der Unterführung sowie eine ordnungsgemäße Entwässerung.

Tatsächlich verlängert sich die zurückzulegende Wegstrecke für die Nutzer des Weges nur um knapp 80 m. Dieser erweist sich in Anbetracht aller maßgeblichen Umstände ohne weiteres als zumutbar; eine höhengleiche Überquerung der Ortsumgehung an der betreffenden Stelle, mit der eine Verlängerung der Wegstrecke u. U. verhindert werden könnte, kommt an der betreffenden, außerorts liegenden Stelle angesichts der hier prognostizierten Verkehrsbelastung von über 10.000 Kfz/24 h aus Verkehrssicherheitsgründen nicht in Betracht; insbesondere kann Fußgängern und Radfahrern nicht zugemutet werden, eine derart stark befahrene Straße auf freier Strecke zu überqueren.

Der Vorhabensträger hat außerdem zugesagt, die vorhandene Beleuchtung des Weges an die neuen Verhältnisse anzupassen. Im Hinblick darauf sowie die relativ kurze Länge des Unterführungsbauwerks von nur etwa 12 m, bei dem die Ein- bzw. Ausfahrbereiche voll einsehbar bzw. überschaubar sind und keine nicht überblickbaren Stellen existieren, ist damit dem wohl insoweit hinter der Forderung des Einwenders stehenden Ansinnen, für eine adäquate soziale Sicherheit im Bereich des Bauwerks zu sorgen, hinreichend Rechnung getragen.

Hinsichtlich der Entwässerung des Bauwerks darf auf die Ausführungen unter C. 3.3.7.2.1 zum Einzugsgebiet 3 verwiesen werden; das in diesem Einzugsgebiet anfallende Niederschlagswasser wird entweder direkt mit Hilfe einer Leitung zur Einleitungsstelle E2 am Verbindungsgraben zwischen dem Regenrückhaltebecken „Kobeltsmühle“ und dem Ölweiher abgeführt oder mittels Entwässerungsmulden gefasst und anschließend der genannten Leitung zugeführt (vgl. auch Unterlage 13.2T).

Der Einwender kritisiert außerdem, dass im Bereich zwischen dem zuvor angesprochenen Bauwerk bis zur bei Bau-km 0+500 beginnenden Mengendeponie südlich des Regenrückhaltebeckens „Kobeltsmühle“ durch die Steigung der Ortsumgehung in Richtung Osten eine höhere Lärmbelastung des Campingplatzes entstünde und deshalb an Schall- und Sichtschutz unbedingt notwendig sei.

Wie unter C. 3.3.4.1.4 schon ausgeführt, werden bereits an dem der Ortsumgehung zugewandten Rand des Campingplatzes (Immissionsorte 25 und 26) sogar die für Wohngebiete maßgeblichen Immissionsgrenzwerte von § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV unterschritten. Bei den zu Grunde liegenden schalltechnischen Berechnungen wurden alle relevanten topographischen und baulichen Gegebenheiten im Umfeld der Trasse mit einbezogen; dazu gehört auch der Höhenverlauf der Ortsumgehung (siehe C. 3.3.4.1.3). Ein Anlass, in dem betreffenden Bereich Lärmschutzmaßnahmen zugunsten des Campingplatzes vorzusehen, besteht deshalb nicht. Hinsichtlich des geforderten Sichtschutzes gilt, dass in dem genannten Streckenabschnitt keine gangbare Möglichkeit besteht, Sichtschutzmaßnahmen zu ergreifen. Insbesondere wegen der Nähe zum Regenrückhaltebecken "Kobeltsmühle" und der Hochwasserentlastungsrinne zwischen dem Becken und dem Ölweiher steht kein ausreichender Platz für geeignete Sichtschutzvorkehrungen zur Verfügung. Im Übrigen bieten aber auch die südlich des Regenrückhaltebeckens vorhandenen Gehölzbestände, die sich insbesondere auch westlich der Erdmengendeponie finden (siehe Unterlage 12.2T), sowie die im Bereich der Straßenebenenflächen der Ortsumgehung vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen (vgl. Unterlage 12.3T) eine insgesamt hinreichende optische Abschirmung des Campingplatzes gegenüber den Straßenflächen der Ortsumgehung und den darauf fahrenden Fahrzeugen.

Der Einwender fordert darüber hinaus die Anlegung eines komplett neuen Reisemobilplatzes mit entsprechendem Zubehör. Die Zufahrtsstraße solle asphaltiert und beleuchtet werden, außerdem sollten Wasch- und Toilettenhäuschen vorgesehen werden.

Diese Forderung ist zurückzuweisen. Der vorhandene Reisemobilplatz (Caravan-Parkplatz) wird zwar bei der Verwirklichung der gegenständlichen Planung komplett überbaut (siehe Unterlage 7.1 Blatt 1T sowie lfd. Nr. 13.1 der Unterlage 7.2T). Für die Überbauung des Parkplatzes ist der Eigentümer (sowie ggf. daran sonstige Berechtigte) vom Vorhabensträger aber entsprechend zu entschädigen (siehe C. 3.4.1.1). Art und Weise der Entschädigung sind nicht Gegenstand der Planfeststellung; die Planfeststellungsbehörde kann insoweit keine Regelungen treffen.

Im Übrigen darf bzgl. des Campingplatzes auf die diesbzgl. Ausführungen unter C. 3.3.17 verwiesen werden.

#### 3.4.2.14 Einwendungen Mandanten Rechtsanwälte Labbé & Partner

Auf die Einwendungen, die die Rechtsanwälte Labbé & Partner für ihre Mandanten erhoben haben, wurde bereits im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (unter C. 2) bzw. der Behandlung der einzelnen öffentlichen Belange (unter C. 3.4) eingegangen; im Übrigen wurden sie unter C. 3.4.1 mit abgehandelt. Auf die entsprechenden Ausführungen wird an dieser Stelle vollumfänglich Bezug genommen.

Lediglich hinsichtlich der Wohnanwesen Wilhelmshöhe 1 und 2 darf ergänzend angemerkt werden, dass sich diese jeweils über 100 m vom Fahrbahnrand der hier in einem Geländeeinschnitt verlaufenden Ortsumgehung entfernt befinden und die dass beiden Anwesen zudem auch in Zukunft einen Abstand von ca.40 m bzw. knapp 70 m zur St 2220 halten. Von einer „Umzingelung“ oder sonstigen erdrückenden Wirkung der Ortsumgehung kann im Hinblick darauf keine Rede sein.

### 3.5 Gesamtergebnis der Abwägung

Abschließend und zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Vorhaben auch unter Berücksichtigung seiner teilweise gravierenden Auswirkungen auf die Umwelt, das Eigentum und sonstige Belange mit diesem Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden kann. Den für das Vorhaben sprechenden Belangen wird der Vorrang eingeräumt, denn die Realisierung der in diesem Beschluss aufgezeigten positiven Auswirkungen des Baus der Ortsumgehung Dinkelsbühl in ihrer Gesamtheit erscheint für das öffentliche Wohl unverzichtbar. Die Belange, die für das Bauvorhaben sprechen, überwiegen im Rahmen der Abwägung und der Gesamtbetrachtung aller einzustellenden öffentlichen und privaten Belange, insbesondere auch wegen zahlreicher begleitender Maßnahmen, die mit unterschiedlichem Gewicht gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belange sowie insbesondere auch die Umweltauswirkungen. Diese konnten durch die konkrete Ausgestaltung der festgestellten Planung, verschiedene Regelungen, die dem Vorhabensträger mit diesem Beschluss auferlegt wurden, sowie durch Zusagen des Vorhabensträgers derart abgemildert werden, dass unter Berücksichtigung dessen die Planungsentscheidung zugunsten des Bauvorhabens ausgewogen erscheint und die entscheidungserheblichen Konflikte gelöst sind.

Unüberwindliche Hindernisse oder Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich, die gesetzlichen Optimierungsgebote sind beachtet.

Unter Beachtung aller Umstände ist auch keine Alternative ersichtlich, die sich bei gleicher Eignung zur Erreichung der verfolgten Planungsziele gegenüber der plan-

gegenständlichen Variante als vorzugswürdig darstellen würde. Der Plan für das Vorhaben ist in der mit diesem Beschluss festgelegten Form auch unter Berücksichtigung der Planungsvarianten unter allen Gesichtspunkten ausgewogen.

#### 4. Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Die unter A. 5 verfügte Einziehung, Umstufung und Widmung von öffentlichen Straßen beruht auf § 2 Abs. 6 FStrG bzw. Art. 6 Abs. 6, 7 Abs. 5, 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG bzw. Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen. Die Entscheidung über die Widmung, Umstufung und Einziehung kann danach – wie vorliegend geschehen – auch in einem Planfeststellungsbeschluss nach §§ 17 ff. FStrG mit der Maßgabe erfolgen, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe, die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für einen neuen Verkehrszweck und die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird.

Soweit im Anhörungsverfahren geltend gemacht wurde, da auch die „Wilhelmshöhe“ eine Straße von Dinkelsbühl sei, müsse das Ortsschild bis zur Zufahrt zu den Anwesen der „Wilhelmshöhe“ versetzt werden und im Übrigen auch die derzeitige St 2220 von Westen her gesehen bis zu diesem Punkt zur Ortsstraße abgestuft werden, ist dies zurückzuweisen.

Insoweit ist zwischen der straßenrechtlichen und der straßenverkehrsrechtlichen Ortsdurchfahrt zu unterscheiden. Die Ortstafel markiert den Beginn bzw. das Ende der straßenverkehrsrechtlichen Ortsdurchfahrt. Sie ist ohne Rücksicht auf Gemeindegrenze und Straßenbaulast dort anzuordnen, wo ungeachtet einzelner unbebauter Grundstücke die geschlossene Bebauung auf einer der beiden Seiten der Straße für den ortseinwärts Fahrenden erkennbar beginnt; eine geschlossene Bebauung in diesem Sinn liegt vor, wenn die anliegenden Grundstücke von der Straße erschlossen werden (siehe I. der VwV-StVO zu Zeichen 310 und 311). Die Situierung der Ortstafel ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, da ihre Festlegung für die Zulässigkeit des Vorhabens keinerlei Bedeutung hat; jene obliegt deshalb nach der allgemeinen Zuständigkeitsregelung der unteren Straßenverkehrsbehörde.

Davon zu trennen ist die Frage, wie der Ast der St 2220, der in Dinkelsbühl von der bestehenden Trasse der B 25 nach Osten abzweigt und nach dem Bau der Ortsumgehung diese östlich der „Wilhelmshöhe“ kreuzt, nach Verwirklichung der Ortsumgehung straßenrechtlich zu klassifizieren ist. Insoweit ist – da dem betreffenden Streckenabschnitt nach dem Bau der Ortsumgehung keine über eine Erschließungs- bzw. Zubringerfunktion hinausgehende Funktion mehr zukommt (vgl. dazu BayVGH, Urteil vom 08.08.2001, NVwZ-RR 2002, 257, 258) – maßgeblich, ob bzw. wie weit die Straße künftig innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt. Soweit sie sich innerhalb einer solchen Ortslage befindet, ist sie zukünftig als Ortsstraße zu qualifizieren (vgl. Art. 46 Nr. 2 BayStrWG), ansonsten als Gemeindeverbindungsstraße (Art. 46 Nr. 1 BayStrWG). Geschlossene Ortslage ist dabei der Teil eines Gemeindegebiets, der in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend bebaut ist, wobei einzelne unbebaute Grundstücke, zur Bebauung ungeeignetes oder hier entzogenes Gelände oder einseitige Bebauung den Zusammenhang nicht unterbrechen (vgl. Art. 4 Abs. 1 Sätze 2 und 3 BayStrWG). Im Hinblick darauf sowie die derzeitigen örtlichen Verhältnisse am Ostrand von Dinkelsbühl ist für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, dass die in der Unterlage 7.3 Blatt 1T vorgenommene Abgrenzung der Umstufung der St 2220 zur Ortsstraße einerseits und Gemeindeverbindungsstraße auf der anderen Seite unzutreffend vorgenommen worden sein könnte. Eine Erstreckung der Abstufung zur Ortsstraße bis zu den Anwesen der „Wilhelmshöhe“ ist in Anbetracht des erheblichen Abstandes dieser Anwesen zur Ortsrandbebauung von Dinkelsbühl und des Umfangs der dazwischenliegenden unbebauten Bereiche nicht vorzunehmen; die

Anwesen der „Wilhelmshöhe“ liegen offenkundig außerhalb der geschlossenen Ortslage von Dinkelsbühl im vorstehend dargestellten Sinn, auf Grund der geringen Größe des hier bebauten Bereichs bilden die Anwesen auch selbst keine eigenständige geschlossene Ortslage.

## 5. **Sofortige Vollziehung**

Für den Neubau der Ortsumgehung Dinkelsbühl im Zuge der B 25 ist in der aktuellen, seit dem 31.12.2016 geltenden Fassung des Fernstraßenausbaugesetzes vordringlicher Bedarf festgestellt. Eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat deshalb gemäß § 17e Abs. 2 FStrG kraft Gesetzes keine aufschiebende Wirkung.

Die von verschiedener Seite erhobene Forderung, die sofortige Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses bis zur endgültigen Rechtskraft auszusetzen, ist zurückzuweisen. Das Vollzugsinteresse an dem gegenständlichen Vorhaben erhält durch den in § 17e Abs. 2 Satz 1 FStrG gesetzlich angeordneten Ausschluss der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage erhebliches Gewicht (BVerwG, Beschluss vom 07.08.2014 – 9 VR 2.14 – juris Rn. 3 m. w. N.). Es sind vorliegend im Anhörungsverfahren keine Gesichtspunkte zu Tage getreten oder sonst erkennbar geworden, aus denen ein dieses gewichtige Vollzugsinteresse übersteigendes Interesse an der Aussetzung der sofortigen Vollziehung zu erkennen wäre. Insbesondere ist das Vollzugsinteresse auch nicht dadurch gemindert, dass hier absehbar wäre, dass die Umsetzung der festgestellten Planung erst zu einem deutlich nach dem Erlass dieses Beschlusses liegenden Zeitpunkt begonnen werden wird (vgl. dazu BVerwG, Beschluss vom 31.03.2011 – 9 VR 2.11 – juris Rn. 2), nachdem der Vorhabensträger nach Kenntnis der Planfeststellungsbehörde auch bereits die Ausführungsplanung für das Vorhaben erstellt.

## 6. **Kostenentscheidung**

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 KG. Von der Zahlung der Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 Satz 1 Nr. 1 KG befreit. Die Regelung bzgl. der Auslagen ergibt sich aus Art. 10 KG.

## D. **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann **innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung Klage** erhoben werden beim

**Bayerischen Verwaltungsgerichtshof,  
Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München,  
Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München,**

schriftlich oder elektronisch in einer für den Schriftformersatz **zugelassenen** Form. Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet **keine** rechtlichen Wirkungen! Nähere Informationen zur elektronischen Einlegung von Rechtsbehelfen können der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (<http://www.vgh.bayern.de>) entnommen werden.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn die Verspätung genügend entschuldigt wird. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen. Dies gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Die genannte Frist kann durch das Gericht auf Antrag verlängert werden, wenn der Kläger in dem Verfahren, in dem die angefochtene Entscheidung ergangen ist, keine Möglichkeit der Beteiligung hatte.

Der angefochtene Beschluss soll in Abschrift beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen bei schriftlicher Einreichung Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Vor dem Bayerischen 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 berechtigte Person oder Organisation sein.

### **E. *Hinweis zur sofortigen Vollziehung***

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der Ortsumgehung Dinkelsbühl, für den nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses bei dem unter D. genannten Gericht gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann ein hierauf gestützter Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat gestellt werden. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerter von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

### **F. *Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Plans***

Dieser Planfeststellungsbeschluss wird – da mehr als 50 Zustellungen zu bewirken wären – grundsätzlich nicht einzeln zugestellt, sondern im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Regierung von Mittelfranken sowie in den örtlichen Tageszeitungen öffentlich bekannt gemacht.

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung sowie eine Ausfertigung des festgestellten Planes werden bei der Stadt Dinkelsbühl zwei Wochen zur Einsicht ausliegen. Ort und Zeit der Auslegung werden im Zusammenhang mit der öffentlichen Bekanntmachung des Planfeststellungsbeschlusses mitgeteilt.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber allen Betroffenen und gegenüber denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, sowie gegenüber den Vereinigungen i. S. v. Art. 73 Abs. 4 Satz 5 BayVwVfG als zugestellt.

Nach der öffentlichen Bekanntmachung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, sowie von den Vereinigungen schriftlich bei der Regierung von Mittelfranken angefordert werden. Es besteht zudem die Möglich-

keit, den Planfeststellungsbeschluss im Volltext auf der Internetseite der Regierung von Mittelfranken ([www.regierung.mittelfranken.bayern.de](http://www.regierung.mittelfranken.bayern.de)) abzurufen.

In der Zeit, in der der festgestellte Plan öffentlich ausliegt, kann eine den unter A. 2 aufgeführten Planunterlagen inhaltlich entsprechende Fassung der Unterlagen ebenso auf der Internetseite der Regierung von Mittelfranken eingesehen werden.

Soweit der Planfeststellungsbeschluss individuell zugestellt wird, richtet sich der Beginn der Rechtsbehelfsfrist nicht nach den Vorschriften über die öffentliche Bekanntmachung, sondern nach Maßgabe der Vorschriften über die individuelle Zustellung.

W o l f  
Ltd. Regierungsdirektor