

Regierung von Mittelfranken



Planfeststellungsbeschluss

für

**die Beseitigung von zwei Bahnübergängen bei Petersaurach mit
Neubau der Ortsumgehung Petersaurach im Zuge der Staatsstraße
2412 Lichtenau – B 14 (Heilsbronn)**

**Bauabschnitt 2 (Bau-km 0+000 - 1+000) von der bestehenden
Staatsstraße 2412 am südwestlichen Ortsrand von Petersaurach bis
zur Anbindung der Gleizendorfer Straße**

Ansbach, den 30.08.2016

Inhalt	Seite
A. Tenor.....	5
1. Feststellung des Plans	5
2. Festgestellte Planunterlagen.....	5
3. Nebenbestimmungen	6
3.1. Spartenträger / Infrastrukturunternehmen	6
3.2. Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	7
3.3. Land- und Forstwirtschaft, Wald.....	8
3.4. Denkmalschutz	8
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse	9
5. Straßenrechtliche Verfügungen.....	12
6. Entscheidung über Einwendungen.....	12
7. Kosten	12
B. Sachverhalt	13
C. Entscheidungsgründe	15
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	15
1.1. Notwendigkeit der Planfeststellung	15
1.2. Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	15
2. Materiell-rechtliche Würdigung.....	15
2.1. Ermessensentscheidung.....	15
2.2. Abschnittsbildung.....	16
2.3. Planrechtfertigung / Notwendigkeit der Maßnahme	16
2.4. Öffentliche Belange.....	17
2.4.1. Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	17
2.4.2. Planungsvarianten	18
2.4.2.1. Beschreibung der Varianten	18
2.4.2.2. Vergleich der Varianten und Bewertung im Hinblick auf das Gesamtkonzept	20
2.4.3. Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt).....	23
2.4.4. Immissionsschutz.....	23
2.4.5. Naturschutz- und Landschaftspflege, Bodenschutz.....	32
2.4.6. Gewässerschutz	36
2.4.7. Land- und Forstwirtschaft als öffentliche Belange	38
2.4.7.1. Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Belangen der Land- und Forstwirtschaft	38
2.4.7.2. Einwendungen des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten	38
2.4.7.3. Einwendungen des Bayerischen Bauernverbandes (BBV).....	38
2.4.8. Wald	40
2.4.9. Fischerei	41
2.4.10. Denkmalschutz	41
2.4.11. Gemeindliche Belange	41
2.4.12. Sonstige öffentliche Belange.....	42
2.5. Private Belange, private Einwendungen.....	42
2.5.1. Formblatteinwendungen „BBV“	43
2.5.2. Einzeleinwendungen	44
2.6. Gesamtergebnis der Abwägung.....	62
2.7. Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	63
3. Kostenentscheidung	63
D. Rechtsbehelfsbelehrung	63
E. Hinweis zur Auslegung des Plans	63

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen:

a. F.	alte Fassung
AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllIMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayer. Bauordnung
BayBodSchG	Bayer. Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayer. Enteignungsgesetz
BayNatEG	Bayerisches Naturschutzergänzungsgesetz
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	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (Verkehrslärm-schutzverordnung)
24. BImSchV	Verkehrswege - Schallschutzmaßnahmenverordnung
BMV	Bundesminister für Verkehr
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
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	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBI	Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
n. F.	neue Fassung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien

RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
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 Rates der Europ. Gemeinschaften vom 27.06.1985
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Stand 27.05.1997)
V-RL	Vogelschutz - Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayer. Straßen- und Wegegesetz

**Vollzug des Bayer. Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG);
Planfeststellungsbeschluss für die Beseitigung von zwei Bahnübergängen bei Petersaurach mit Neubau der Ortsumgehung Petersaurach im Zuge der Staatsstraße 2412 Lichtenau – B 14 (Heilsbronn);
Bauabschnitt 2 (Bau-km 0+000 - 1+000) von der bestehenden Staatsstraße 2412 am südwestlichen Ortsrand von Petersaurach bis zur Anbindung der Gleizendorfer Straße**

Die Regierung von Mittelfranken erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Tenor

1. Feststellung des Plans

Der Plan für die Beseitigung von zwei Bahnübergängen bei Petersaurach mit Neubau der Ortsumgehung Petersaurach im Zuge der Staatsstraße 2412 Lichtenau – B 14 (Heilsbronn) - Bauabschnitt 2 (Bau-km 0+000 - 1+000) von der bestehenden Staatsstraße 2412 am südwestlichen Ortsrand von Petersaurach bis zur Anbindung der Gleizendorfer Straße - wird mit den sich aus Ziffern A. 3 und A. 6 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
1 T	Erläuterungsbericht vom 15.08.2016	
3	Übersichtslageplan vom 29.08.2014 (nachrichtlich)	1:25.000
5 T	Lageplan vom 15.08.2016	1:1.000
6 Blatt 1 T	Höhenplan St 2412 von KV bis BA 1 vom 15.08.2016	1:1.000/100
6 Blatt 2	Höhenplan Anschlussäste vom 29.08.2014	1:1.000/100
8 T	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen vom 15.08.2016	1:1.000
9.1	Übersichtslageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen vom 29.08.2014 (nachrichtlich)	1:5.000
9.2 Blatt 0	Übersichtsplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen vom 29.08.2014	1:5.000
9.2 Blatt 1	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen vom 29.08.2014	1:2.000
9.2 Blatt 2	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen vom 29.08.2014	1:2.000

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
9.3	Maßnahmeblätter vom 29.08.2014	
9.4	Gegenüberstellung Eingriff / Ausgleich und Ersatz vom 29.08.2014	
10 Blatt 1 T	Grunderwerbsplan vom 15.08.2016	1:1.000
10.2 T	Grunderwerbsverzeichnis vom 15.08.2016	
11 T	Regelungsverzeichnis vom 15.08.2016	
12	Widmung / Umstufung / Einziehung vom 29.08.2014	1:5.000
14 Blatt 1	Straßenquerschnitt St 2412 vom 29.08.2014	1:50
14 Blatt 2	Straßenquerschnitt GVS vom 29.08.2014	1:50
17	Ergebnisse schalltechnischer Untersuchungen	
18 T	Wassertechnische Berechnungen vom 15.08.2016	
19.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Erläuterungsbericht vom 29.08.2014	
19.1.1 T	Ergänzung Eingriff / Ausgleich zur Tektur vom 15.08.2016	
19 Blatt 2	Landschaftspflegerische Begleitplanung - Bestands- / Konfliktplan 29.08.2014	1:5.000
19.3	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung vom 29.08.2014	
20	Verkehrsuntersuchung vom 26.07.2012 (nachrichtlich)	

3. Nebenbestimmungen

3.1. Spartenträger / Infrastrukturunternehmen

3.1.1 Main-Donau-Netzgesellschaft mbH

Im Bereich der Versorgungsanlagen der Main-Donau-Netzgesellschaft mbH ist spätestens 3 Arbeitstage vor Beginn jeglicher Bautätigkeiten (z. B. Errichtung von Gebäuden, Aufgrabungen, Materiallagerungen, Einsatz von Baumaschinen etc.) eine Einweisung mit der N-ERGIE Service GmbH (Rufnummer 0911 802-16856) zu vereinbaren.

Vor Beginn der Baumaßnahme sind genaue Lage und Deckung der erdverlegten Versorgungsanlagen der Main-Donau-Netzgesellschaft mbH in den betreffenden Bereichen durch Suchschlitze in Handschachtung - nach Angaben und Einweisung durch das Fachpersonal der Main-Donau-Netzgesellschaft mbH - festzustellen.

Bei Auskoffierung sind die erdverlegten Versorgungsanlagen / Maste so abzuschirmen, dass eine Lageveränderung und Beschädigung während der Baumaßnahme sowie bei bzw. nach der Verfüllung ausgeschlossen ist.

Im Bereich der Leitungsmaste sind Erdungsbänder verlegt. Werden bei den geplanten Grabarbeiten Erdungsanlagen freigelegt, dürfen diese weder beschädigt, unterbrochen noch entfernt werden. Außerdem ist darauf zu achten, dass keine metallischen Verbindungen zu den Masten oder Masterdungsanlagen hergestellt werden dürfen. Im Falle einer Freilegung oder Beschädigung ist umgehend die N-ERGIE Service GmbH, Rufnummer 0911 802 -16856, zu verständigen

Nach Fertigstellung der Straße sind auf Veranlassung des Vorhabensträgers technische Abstandsnachweise zu erstellen. Die Erstellung dieses Kreuzungsheftes kann bei den einschlägigen Freileitungsbaufirmen beauftragt werden. Die Kosten-

tragung richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen und den ggf. abgeschlossenen Vereinbarungen.

3.1.2 PLEdoc GmbH

Im Kreuzungsbereich der Ferngasleitung Nr. 54 der Open Grid Europe GmbH (DN 900) mit der Ortsumgehung (Bau-km 0+387) ist die Leitungsumhüllung im Überschüttungsbereich und beidseitig 1 m darüber hinaus im Vorfeld zu überprüfen und ggf. zu verstärken bzw. zu erneuern. Für das Betriebskabel ist im Kreuzungsbereich und beidseitig 1 m darüber hinaus ein Leerrohr mit Ziehdraht zu verlegen. Beidseitig der Staatsstraße sind neue Schilderpfähle einzubringen.

Die für die Durchführung der Arbeiten im Schutzbereich der Ferngasleitung erforderlich werdenden Maßnahmen sind vorher mit der PLEdoc GmbH und dem örtlich zuständigen Leitungsbetrieb der Open Grid Europe GmbH abzustimmen.

Die parallel zur Leitung verlegten Drainageleitungen dürfen durch die Arbeiten nicht beschädigt werden bzw. müssen nach Abschluss der Maßnahmen wieder hergestellt werden.

3.1.3 Deutsche Telekom Technik GmbH

Der Vorhabensträger hat sich unmittelbar vor Bauausführung nochmals über die genaue Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien unter <https://trassenauskunft-kabel.telekom.de> oder bei der Deutsche Telekom Technik GmbH, Technische Infrastruktur Niederlassung Süd, Tel.: 0911/150-6070, E - Mail: Planauskunft.Sued@telekom.de zu informieren. Die Kabelschutzanweisung der Telekom Deutschland GmbH ist zu beachten.

3.1.5 Deutsche Bahn AG

Es ist sicherzustellen, dass durch die Vorfahrtssituation im Bereich des Kreisverkehrs kein Rückstau bis in den BÜ-Bereich hinein entsteht. Für den Fall, dass sich trotz der berechneten Rückstaulängen ein Rückstau nicht ausschließen lässt, ist der Kreisverkehr in die Bahnübergangssicherung einzubeziehen (BÜSTRA mit Veranlassung und Kostentragung durch den Vorhabensträger). Dies ist in diesem Fall durch ein verkehrstechnisches Gutachten nochmals zu überprüfen, das der Deutschen Bahn AG zur Zustimmung vorzulegen ist.

3.2 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

3.2.1 Zur Umsetzung der artenschutzrechtlichen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sowie der Ausgleichs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen der Eingriffsregelung ist vom Vorhabenträger rechtzeitig vor Baubeginn eine ökologische Baubegleitung zu beauftragen und der örtlich zuständigen Unteren Naturschutzbehörde (Landratsamt Ansbach) schriftlich anzuzeigen. Die ökologische Baubegleitung hat insbesondere folgende Aufgaben:

- Erstellung eines Bauzeitenplanes für sämtliche Eingriffe, konfliktvermeidenden Maßnahmen und CEF-Maßnahmen;
- Einweisung der ausführenden Baufirmen;

- Kennzeichnung hochwertiger Lebensräume (Tabu-Flächen), die nicht beeinträchtigt werden dürfen, vor Beginn der Kompensationsmaßnahmen und des Eingriffs; Veranlassung der Abgrenzung dieser Lebensräume mittels eines stabilen Bauzaunes;
- Abstimmung der Baustelleneinrichtungsflächen mit dem Vorhabensträger;
- Abstimmung von Detailfragen, die im Bauausführungsplan nicht geklärt werden können;
- Regelmäßige naturschutzfachliche Kontrolle der Bauarbeiten während der Bauphase des Eingriffs und der Kompensationsmaßnahmen;
- Führung eines Protokolls über die örtlichen Einsätze, das jeweils unaufgefordert der Unteren Naturschutzbehörde (Landratsamt Ansbach) zuzuleiten ist;
- Anzeige des Beginns der erforderlichen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen vor Beginn gegenüber der Unteren Naturschutzbehörde (Landratsamt Ansbach).

3.2.2 Soweit es nicht aus technischen Gründen erforderlich ist, ist auf die Ansaat von Flächen mit Landschaftsrassen zu verzichten, um einer natürlichen Sukzession den Vorzug zu geben.

3.2.3. Soweit dies noch nicht erfolgt ist, sind die dargestellten flächenbezogenen Ausgleichsmaßnahmen vom Vorhabenträger zur Erfassung im Ökoflächenkataster an das Bayerische Landesamts für Umwelt unter Verwendung der erforderlichen Meldebögen zu melden.

3.3 Land- und Forstwirtschaft, Wald

3.3.1 Während der Bauphase muss die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen gewährleistet sein.

3.3.2 Bei der Zwischenlagerung und Wiederverfüllung des Oberbodens ist möglichst auf trockene Bodenverhältnisse zu achten.

3.4 Denkmalschutz

3.4.1 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.

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

3.4.3 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabensträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungs-

maßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

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

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand / Zweck

Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis nach § 15 WHG zur Benutzung des Weiherbrunnbächlein und der Aurach (Gewässer III. Ordnung) durch Einleiten gesammelter Abwässer erteilt. Die erlaubte Gewässerbenutzung dient der Einleitung von gesammeltem Niederschlagswasser:

Bezeichnung der Einleitung	Fl. Nr.	Gemarkung	Benutztes Gewässer
Einleitungsstelle E3	1731	Petersaurach	Aurach (III)
Einleitungsstelle E4	1280	Petersaurach	Weiherbrunnbächlein (III)

Dem Freistaat Bayern wird weiterhin die beschränkte Erlaubnis nach § 15 WHG für eine Grundwasserabsenkung und -ableitung während der Bauzeit erteilt. Die beschränkte Erlaubnis wird auf die Dauer der Bauzeit befristet.

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die festgestellten Planfeststellungsunterlagen des Staatlichen Bauamtes Ansbach zu Grunde.

4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

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 Folgende Einleitungsmengen dürfen nicht überschritten werden:

Bezeichnung der Einleitung	Max. Abfluss (l/s)	Ab dem Zeitpunkt
E3 (Entwässerungsmulden mit Kaskadenausbildung zur Abflussverzögerung)	~47	Inbetriebnahme

E4 (mit Regenrückhalte- raum in Entwässe- rungsmulden durch Kaskadenausbildung in Höhe von rund 170 m ³ , Q _{dr, rechnerisch} = 10 l/s)	~72	Inbetriebnahme
---	-----	----------------

4.3.3 Anlagen am Gewässer

Es sind Vorkehrungen zum Schutz vor Abschwemmungen und Gewässerverunreinigungen zu treffen. Die Baustelleneinrichtung ist außerhalb des Überschwemmungsgebietes zu errichten.

Überschüssiges Erdmaterial ist außerhalb von Überschwemmungsgebieten zu verbringen; Bauschutt ist ordnungsgemäß zu entsorgen.

Es dürfen nur Materialien und Baustoffe verwendet werden, insbesondere für erdberührte und im freien befindlichen Bauteile, die keine wassergefährdenden und/oder auslaugbaren Stoffe enthalten.

Nach der Bauausführung ist/sind der ursprüngliche Zustand des Vorlandes /der Vorländer/ der Uferböschung/en und/oder der Gewässersohle wieder herzustellen. Der vorhandene Bewuchs im Bereich des Gewässers ist bei der Durchführung der Baumaßnahme nach Möglichkeit zu schonen und soll weitgehend erhalten werden. Bei der Bauausführung ggf. entfernter Bewuchs ist durch Neuanpflanzungen zu ersetzen.

Die Anlage ist auf eigene Kosten abzuändern oder zu verlegen, wenn dies aus Gründen der ordnungsgemäßen flussbaulichen Unterhaltung erforderlich ist.

Eventuell später notwendig werdende Verlegungen oder Vertiefungen des Gewässers hat der Vorhabensträger zu dulden, wenn dies aus Gründen der ordnungsgemäßen flussbaulichen Unterhaltung erforderlich ist.

4.3.4 Gewässer, Gewässerkreuzungen

Fischereiberechtigte für Aurach sowie Weiherbrunnbächlein sind -soweit vorhanden- über das Vorhaben -insbesondere Baubeginn/Bauende- frühzeitig zu informieren.

Bei den geplanten Gewässerkreuzungen (Durchlässe, Brücken) ist die DIN 19661-1:1998- 07: Wasserbauwerke - Teil 1: Kreuzungsbauwerke; Durchleitungs- und Mündungsbauwerke zu beachten. Auf die Ausbildung naturnaher Niedrigwassergerinne ist zu achten (Erhaltung der Durchgängigkeit).

4.3.5 Grundwasserabsenkung und -ableitung während der Bauzeit

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.

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 Auslau-

fen keine das Grundwasser schädigende Stoffe von oben oder seitlich durch den Boden einsickern können.

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.

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.

4.3.6 Anzeige- und Informationspflichten

Wesentliche Änderungen gegenüber den Antragsunterlagen bezüglich 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 der Kreisverwaltungsbehörde und dem Wasserwirtschaftsamt anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig eine hierzu 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 die Anlage 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.

4.3.7 Bauabnahme

Auf eine Bauabnahme nach Art. 61 BayWG Abs. 1 kann verzichtet werden, wenn der öffentliche Bauherr die Bauabnahme, Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes übertragen hat (Art. 61 Abs. 2 Satz 2: bei baulichen Anlagen des Bundes, der Länder und der Kommunen). Falls dies durch den Vorhabensträger nicht gewährleistet werden kann, ist die Bauabnahme durch einen privaten Sachverständigen der Wasserwirtschaft erforderlich.

4.3.8 Erosionssicherung

Der Ein- u. Auslauf der Durchlässe sowie die Ausläufe der Rohrleitungen sind mit großformatigen, frostbeständigen Wasserbausteinen zu sichern. Zur Verhinderung von Erosionen und Ausspülungen sind bei größerem Längsgefälle Sohl- und Böschungfußsicherungen erforderlich.

4.3.9 Betrieb und Unterhaltung

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

Der Betreiber hat die Auslaufbauwerke sowie die Flussufer oberhalb und unterhalb der Einleitungsstellen im Einvernehmen mit dem Unterhaltungsverpflichteten nach den jeweils gültigen gesetzlichen Bestimmungen zu sichern und zu unterhalten.

Der Betreiber hat ebenso die Brückenbauwerke bzw. Durchlässe (Kreuzungen der Aurach und des Weiherbrunnbächlein mit DN 1000) oberhalb und unterhalb der Bauwerke im Einvernehmen mit dem Unterhaltungsverpflichteten nach den jeweils gültigen gesetzlichen Bestimmungen zu sichern und zu unterhalten.

Darüber hinaus hat der Betreiber nach Maßgabe der jeweiligen gesetzlichen Bestimmungen alle Mehrkosten zu tragen, die beim Ausbau oder bei der Unterhaltung des benutzten Gewässers aus der Abwasseranlage mittelbar oder unmittelbar entstehen.

4.3.10 Auflagenvorbehalt

Weitere Auflagen, die sich im öffentlichen Interesse als erforderlich erweisen sollten, bleiben vorbehalten.

5. Straßenrechtliche Verfügungen

Soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden von Staatsstraßen, Kreisstraßen, Gemeindestraßen und sonstigen öffentlichen Straßen

- die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe eingezeichnet, 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 Regelungsverzeichnis (Unterlage 11 T). Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort beschrieben. 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. Kosten

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

B. Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Die Planung betrifft die Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge nördlich von Petersaurach im Zuge der Staatsstraße 2412 und der Gemeindeverbindungsstraße Petersaurach – Gleizendorf mit der Bahnhauptstrecke Nürnberg – Ansbach und die Ortsumgehung der Ortschaft Petersaurach.

Der bereits mit Beschluss vom 13.01.2011 (Az. 32.4354.3-2/08) planfestgestellte und zwischenzeitlich auch errichtete Bauabschnitt 1 beginnt bei Bau-km 1+000 unmittelbar südlich der Neuanbindung zur Gleizendorfer Straße, schließt die Anbindung von Petersaurach über die Gleizendorfer Straße ein und endet bei der Einmündung in die Bundesstraße 14 bei Bau-km 2+405,5 ca. 150 m westlich des Gütlershofes. Die Beseitigung der beiden Bahnübergänge erfolgt durch Verlegung der Staatsstraße 2412 Richtung Westen und Bündelung der Bahnquerungen der Straßen in einem Überführungsbauwerk.

Die vorliegende Planfeststellung betrifft den zweiten Bauabschnitt der Maßnahme. Mit der Realisierung des Gesamtprojektes, einschließlich des Bauabschnittes 2, soll auch die Ortschaft Petersaurach durch eine Ortsumgehung im Zuge der Staatsstraße 2412 vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die Maßnahme beginnt bei Straßenabschnitt 120, Station 2,125 bzw. 2,255 der bestehenden Staatsstraße (St) 2412 und endet bei Bau-km 1+000 der neuen Staatsstraße am bereits umgesetzten ersten Bauabschnitt.

2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 29.08.2014 beantragte das Staatliche Bauamt Ansbach, für die Beseitigung von zwei Bahnübergängen bei Petersaurach mit Neubau der Ortsumgehung Petersaurach im Zuge der Staatsstraße 2412 Lichtenau – B 14 (Heilsbronn) - Bauabschnitt 2 (Bau-km 0+000 - 1+000) von der bestehenden Staatsstraße 2412 am südwestlichen Ortsrand von Petersaurach bis zur Anbindung der Gleizendorfer Straße - das Planfeststellungsverfahren nach dem Bayer. Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 12.01.2015 bis 11.02.2015 bei der Gemeinde Petersaurach nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Gemeinde Petersaurach oder der Regierung von Mittelfranken bis spätestens 25.02.2015 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben seien.

Die Regierung bat folgende Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange, Sparten Träger / Infrastrukturunternehmen und Verbände um Stellungnahme zu dem Vorhaben:

- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Ansbach
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Ansbach
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege München
- Bayerischer Bauernverband, Geschäftsstelle Mittelfranken
- Bayernwerk AG
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Deutsche Bahn AG
- Deutsche Telekom Technik GmbH

- Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg
- Gemeinde Neuendettelsau
- Gemeinde Petersaurach
- Höhere Immissionsschutzbehörde (Sachgebiet 50 der Regierung von Mittelfranken)
- Höhere Landesplanungsbehörde (Sachgebiet 24 der Regierung von Mittelfranken)
- Höhere Naturschutzbehörde (Sachgebiet 51 der Regierung von Mittelfranken)
- Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.
- Landesjagdverband Bayern e.V.
- Landratsamt Ansbach
- N-ERGIE AG
- PLEdoc GmbH
- Regionaler Planungsverband Westmittelfranken
- Verkehrsclub Deutschland (VCD)
- Wasserwirtschaftsamt Ansbach
- Zweckverband zur Wasserversorgung der Reckenberg-Gruppe

Die eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen wurden dem Vorhabens-träger mit Schreiben vom 27.02.2015 zur Erwiderng übermittelt. Mit Schreiben vom 29.02.2016 hat der Vorhabensträger seine schriftlichen Erwidernungen vorgelegt.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 03.05.2016 im Evang. Gemeindehaus in Petersaurach erörtert. Die Behörden und Verbände sowie die privaten Einwender wurden unter Übersendung der jeweiligen Erwidernung des Vorhabensträgers hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte eine ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist aktenkundig in einer Niederschrift festgehalten.

Aus Anlass von Einwendungen und als Ergebnis der Erörterung hat der Vorhabensträger eine Planänderung (Tektur) in das Verfahren eingebracht. Die Tektur hat im Wesentlichen folgenden Inhalt:

- Verlegung zweier Grundstückszufahrten an Stellen außerhalb des Schutzstreifens einer Ferngasleitung;
- Verlängerung des kreuzenden Fuß- und Radweges im Bereich des Sportplatzes;
- Schaffung einer Grundstücksanbindung im Bereich des Kreisverkehrs;
- Erschließung zweier Grundstücke über Durchlässe in der Aurach und im Weiherbrunnenbächlein.

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 BayStrWG und Art. 3 BayVwVfG die sachlich und örtlich zuständige Behörde, um das Anhörungsverfahren durchzuführen und den Plan festzustellen.

Nach Art. 36 Abs. 1 BayStrWG dürfen Staatsstraßen nur gebaut oder wesentlich geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Die Planfeststellung entfällt nicht aus den in Art. 38 Abs. 3 BayStrWG und Art. 74 Abs. 7 BayVwVfG genannten Gründen.

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 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 dieser Erlaubnis im Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung war für das Vorhaben nicht durchzuführen, da die in Art. 37 BayStrWG genannten Voraussetzungen hier nicht vorliegen. Diese Vorschrift ist durch das Bayer. UVP- Richtlinie- Umsetzungsgesetz (BayUVPR-LUG) vom 27.12.1999 in das Bayer. Straßen- und Wegegesetz eingefügt worden. Auch die UVP- RL der Europäischen Union verlangt obligatorisch eine Umweltverträglichkeitsprüfung nur für Autobahnen, Schnellstraßen und vier- oder mehrspurige Straßen (Art. 4 Abs. 1 i. V. m. Anhang I Nr. 7 b und c). Um eine derartige Straße handelt es sich bei dem gegenständlichen Vorhaben nicht. Für andere Straßen sieht die UVP- RL (Art. 4 Abs. 2 i. V. m. Anhang II Nr. 10 e) eine Auswahl der Mitgliedstaaten gemäß Art. 4 Abs. 3 i. V. m. Anhang III vor. Diese ist durch das genannte BayUVPR-LUG erfolgt.

2. Materiell-rechtliche Würdigung

2.1 Ermessensentscheidung

Das Vorhaben wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Straßenplanung des Gesamtprojektes entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden 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.

2.2 Abschnittsbildung

Die Verlegung der Staatsstraße 2412 zur Ortsumgehung für Petersaurach in Verbindung mit den beiden Bahnübergangsbeseitigungen wurde ursprünglich als Gesamtplanung zur Planfeststellung beantragt, im Laufe des ersten Planfeststellungsverfahrens jedoch in zwei Bauabschnitte unterteilt.

Die Aufteilung in zwei Bauabschnitte war sachlich gerechtfertigt. Denn gegen die Südanbindung der neuen Straße an die bestehende St 2412 (zwischen der bestehenden Wohnbebauung und dem Bahnübergang der Nebenbahnlinie Wicklesgreuth-Windsbach) wurden im ersten Planfeststellungsverfahren erhebliche Einwendungen vorgebracht, die insoweit eine zusätzliche Variantenprüfung erforderlich gemacht haben. Der mit dieser Prüfung verbundene Zeitaufwand hätte bei Weiterführung als Gesamtplanung zu einer Verzögerung des Gesamtprojektes geführt, die nicht hingenommen werden konnte. Denn die Beseitigung der beiden höhengleichen Bahnübergänge im Bauabschnitt 1 war Voraussetzung für die Errichtung des planfestgestellten S-Bahn-Haltepunktes Petersaurach Nord, da die Technik der bestehenden Schrankenanlagen für den sicheren Betrieb eines Haltepunktes nicht geeignet war und die Technik für die bestehenden Anlagen auch nicht nachgerüstet werden konnte.

Die Aufteilung in zwei Bauabschnitte führt auch nicht dazu, dass die Wirkungen dieses einheitlichen Planungsvorhabens durch die isolierte Betrachtung der einzelnen Abschnitte in ihrer Dimension verkannt würden. So gilt hinsichtlich der Lärmauswirkungen des Gesamtvorhabens, dass keine Immissionsorte erkennbar sind, an welchen eine relevante Summenwirkung des Lärms beider Bauabschnitte zu berücksichtigen wäre, die sich bei jeweils isolierter Betrachtung nicht erschliesse. Hinsichtlich der naturschutzrechtlichen Bewertung von Eingriff, Ausgleich und Ersatz gilt, dass trotz der Abschnittsbildung eine Gesamtuntersuchung und -bewertung durchgeführt wurde, deren Ergebnisse bereits mit dem ersten Planfeststellungsbeschluss vom 13.01.2011 (Az. 32.4354.3-2/08) verbindlich festgestellt wurden.

2.3 Planrechtfertigung / Notwendigkeit der Maßnahme

Die Staatsstraße 2412 verbindet die Bundesstraße 14 und die Staatsstraße 2223 und somit das Unterzentrum Heilsbronn mit den Kleinzentren Petersaurach und Lichtenau.

Die Gesamtmaßnahme, also die Beseitigung von zwei Bahnübergängen und die Ortsumgehung Petersaurach (St 2412; Lichtenau St 2223 -B 14 Heilsbronn), ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig, da Staatsstraßen zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz zu bilden, dem Durchgangsverkehr zu dienen sowie die Verkehrssicherheit zu fördern haben (Art. 3 BayStrWG). Nach Art. 9 BayStrWG sind sie in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen und zu unterhalten. Die für das Vorhaben sprechenden Belange sind generell geeignet, entgegenstehende Eigentumsrechte zu überwinden.

Dies ergibt sich im Einzelnen aus folgenden Überlegungen:

Die Staatsstraße 2412 hat vor der Verwirklichung des Bauabschnittes 1 höhengleich die Bahnlinie Nürnberg – Ansbach gekreuzt und verlief wenige hundert Meter im Anschluss an den Bahnübergang durch die Ortslage von Petersaurach. Aufgrund der relativ hohen Zugfolge (allein ca. 93 Personenzüge zwischen Ansbach und Nürnberg ohne S-Bahn-Betrieb) der Hauptbahnlinie Nürnberg – Ansbach entstanden in Verbindung mit der Verkehrsbelastung der St 2412 erhebliche Verkehrsbeeinträchtigungen und zwangsläufig durch den Konfliktpunkt zwischen Schiene und Straße ein Defizit in der Verkehrssicherheit. Ein weiterer höhengleicher Bahnübergang der Hauptbahnlinie befand sich ca. 1 km westlich des Bahnübergangs mit der Staatsstraße auf der Gemeindeverbindungsstraße Petersaurach – Gleizendorf. Aufgrund der geringen Entfernung der beiden Bahnübergänge zueinander, wurde ein gemeinsames Beseitigungsprojekt als verkehrlich und wirtschaftlich sinnvolle Gesamtlösung angesehen.

Die Staatsstraße 2412 belastet zugleich den Ortskern von Petersaurach erheblich mit Verkehr, Lärm, Abgasen und Feinstaub. Gemeindliche Planungsabsichten für eine Verkehrsberuhigung und Umgestaltung der Hauptstraße werden durch den Verkehr vereitelt. Dadurch, dass die neue Staatsstraße im Bauabschnitt 1 provisorisch über die Gemeindestraße nach Petersaurach (Gleizendorfer Straße) mit der bestehenden Staatsstraße (Ortsdurchfahrt) verbunden wurde, konnte mit dem ersten Bauabschnitt dem Planungsziel, den Ortskern von Petersaurach zu entlasten, nicht entsprochen werden (es entstanden im Gegenteil vorübergehende zusätzliche innerörtliche Belastungen).

Durch die Beseitigung der beiden Bahnübergänge an der Hauptstrecke Nürnberg-Ansbach (Bauabschnitt 1) wurde die Verkehrssicherheit verbessert. Die Beseitigung der möglichen Konfliktpunkte zwischen Schienen- und Kfz-Verkehr verhindert nachhaltig das Auftreten schwerer Unfälle.

Durch die hier inmitten stehende Verlegung der Staatsstraße (Bauabschnitt 2) wird eine Verstetigung des Verkehrsablaufes und dadurch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit im fließenden Verkehr erfolgen. Es wird sich eine Entlastung der Ortsdurchfahrt Petersaurach vom Durchgangsverkehr ergeben, die wegen des geringeren Verkehrs zu einer Verbesserung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer im Ort führen wird. Der Ortskern wird von Lärm- und Abgasemissionen entlastet und die Verwirklichung der gemeindlichen Planungsabsichten für eine Verkehrsberuhigung und Umgestaltung der Hauptstraße werden ermöglicht. Außerdem wird die mit dem Bauabschnitt 1 verbundene zusätzliche Belastung der Gemeindestraße zurückgenommen.

Die Maßnahme wurde 2001 in die erste Dringlichkeit des 6. Ausbauplans für die Staatsstraßen aufgenommen. 2004 sprach sich in einem Bürgerbegehren eine deutliche Mehrheit der Petersauracher für eine Ortsumgehung aus. Im 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen 2011 ist diese Maßnahme in der 1. Dringlichkeit Überhang (1 UEB) enthalten.

2.4 Öffentliche Belange

2.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Zentrales Ziel der Landesentwicklung ist die Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen. Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Landesteile erforderlich. Dieses Ziel lässt sich in dem weiträumigen Flächenstaat Bayern mit leistungsfähigen Straßen entlang der raumbedeutsamen Entwicklungachsen erreichen.

Laut Regionalplan der Region Westmittelfranken (8) Kapitel B V 1.4.2 (neu) soll „durch die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur (...) die Erreichbarkeit aller Gemeinden - insbesondere der zentralen Orte - verbessert sowie die Verkehrssicherheit erhöht werden“ (B V 1.1.2). Und weiter: „Es ist anzustreben, die straßenmäßige Anbindung der Region an den großräumigen und überregionalen Verkehr zu verbessern“ (B V 1.4.1, Stand: 01.01.2007). „(...) Straßenbaumaßnahmen für den regionalen und überörtlichen Verkehr sollen vorrangig durchgeführt werden in den nachfolgend aufgeführten Teilräumen der Region: (...) Mittelbereich Ansbach (...) Anbindung des Kleinentrums Petersaurach an das Oberzentrum Ansbach und an den Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen (R7)“ (BV 1.4.2). In der Begründung zu diesem Ziel heißt es: „Zur besseren Anbindung des Kleinentrums Petersaurach an das Oberzentrum Ansbach und den großen Verdichtungsraum Nürnberg/ Fürth/ Erlangen (R 7) sind die höhengleichen Bahnübergänge der St 2412 (...) an der Bahnlinie Nürnberg (R 7) – Ansbach durch eine gemeinsame höhentreie Überführung zu ersetzen“.

Beide Bauabschnitte entsprechen somit den Zielen der Regionalplanung.

2.4.2 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, 480-481). Die Planfeststellungsbehörde ist hierbei aber nicht verpflichtet, jede nur denkbare Variante genauer zu untersuchen. Insbesondere ist sie nicht genötigt, Alternativen zu prüfen, die auf ein anderes Projekt hinauslaufen (BVerwG, Urteil vom 06.11.2012, BVerwGE 145, 40-67).

2.4.2.1 Beschreibung der Varianten

Folgende vom Vorhabensträger untersuchte, von Dritten im Verfahren vorgeschlagene oder von der Planfeststellungsbehörde für vertretbar gehaltene Trassenalternativen wurden bezüglich des Bauabschnittes 2 geprüft und in die Abwägung eingestellt:

- **Nullvariante**

Die Nullvariante beinhaltet die Beibehaltung der jetzigen Anbindung der neuen Staatsstraße über die Gemeindestraße nach Petersaurach an die bestehende Staatsstraße (Ortsdurchfahrt), die durch den Bauabschnitt 1 geschaffen wurde. Auf eine Ortsumgehung wird verzichtet.

Die Nullvariante wird von einigen Einwendenden präferiert.

- **Varianten 1a, 1b und 1c (ortsnahe Varianten)**

Diese Varianten beginnen westlich der Langenloher Straße rund 60 m östlich des Bahnübergangs der Bahnlinie Wicklesgreuth – Windsbach mit einem dreiarmligen Knotenpunkt. Nach dem Knotenpunkt schwenkt die Trasse in eine Linkskurve parallel zur Bahnlinie Wicklesgreuth – Windsbach. Im Anschluss schwenkt sie in eine Rechtskurve und endet bei Bau-km 1+000 (auf Höhe der Einmündung der GVS nach Petersaurach) in den bereits fertig gestellten Bauabschnitt 1 der Bahnübergangsbeseitigung Petersaurach. Bei ca. Bau-km 0+740 kreuzt die Trasse die bestehende GVS nach Wicklesgreuth. Diese erhält aus Richtung Wicklesgreuth eine höhengleiche Einmündung mit Linksabbiegespur auf der Staatsstraße. Ein Ortsanschluss von Petersaurach ist hier

nicht mehr vorgesehen, da der Verkehr gebündelt über die GVS nach Petersaurach dem Ort zugeführt werden soll. Für den Geh- und Radverkehr wird an der Kreuzung mit der neuen Staatsstraße eine Unterführung angelegt, die eine sichere Erreichbarkeit des Sportplatzgeländes und der Freizeiteinrichtungen gewährleistet.

Variante 1a: Die Einmündung der neuen in die bestehende Staatsstraße wird mit einer 20 m langen Linksabbiegerspur realisiert. Diese Variante entspricht weitgehend der ursprünglichen Antragsvariante vom 18.06.2008.

- **Variante 1b:** Bei Variante 1b wird die St 2412 mit einem Radius von 45 Metern direkt an die neue Ortsumgehung angebunden, um einen Rückstau auf die Bahnlinie zu verhindern.
- **Variante 1c:** Bei Variante 1c wird die St 2412 mit einem Kreisverkehr an die neue Ortsumgehung angebunden. Der Kreisverkehr hat einen Radius von 35 m, die Entfernung des Kreisverkehrsrandes zur Bahnlinie Wicklesgreuth – Windsbach beträgt 40 m, indem der Kreisbogen mit einem 220 m Radius am Beginn der neuen Staatsstraße durch einen Kreisbogen mit einem 300 m Radius ersetzt wird. Diese Variante ist die mit dem vorliegenden Beschluss planfestgestellte.
- **Variante 2 (ortsfernere Variante mit Bahnbrücke)**

Variante 2 beginnt bei Straßenabschnitt 120, Station 1,600 (Bau-km 0+090) westlich von Langenloh kommend 560 m vor dem Bahnübergang der Bahnlinie Wicklesgreuth – Windsbach. Von dort schwenkt sie nach links Richtung Norden und überquert die Bahnlinie Wicklesgreuth – Windsbach nach ca. 500 m mit einer Brücke. Anschließend folgt eine Rechtskurve und die Trasse endet bei Bau-km 1+000 (auf Höhe der Einmündung der GVS nach Petersaurach) am bereits beschriebenen Bauabschnitt 1 der Bahnübergangsbeseitigung Petersaurach. Die Länge von Variante 2 beträgt 1,09 km. Der Ortsanschluss von Petersaurach erfolgt über eine Einmündung mit Linksabbiegerspur bei Bau-km 0+090. Der rund 300 m lange Ortsanschluss bindet rund 100 m westlich des Bahnübergangs der Bahnlinie Wicklesgreuth – Windsbach an die bestehende Staatsstraße und kreuzt in deren weiteren Verlauf die Bahnlinie. Der von Langenloh kommende und die St 2412 nördlich begleitende Geh- und Radweg wird entlang der Trasse verlegt und kreuzt diese ca. bei Bau-km 0+240 mit Hilfe einer Unterführung und schließt rund 150 m westlich, vor dem Bahnübergang wieder an den Bestand an. Ca. bei Bau-km 0+740 entsteht ein Anschluss der bestehenden GVS nach Wicklesgreuth durch eine Einmündung mit Linksabbiegespur. Für Fußgänger und Radfahrer wird ein sicherer Zugang zum Sportgelände und zu den Freizeiteinrichtungen durch eine Unterführung geschaffen.

- **Variante 3 (ortsfernste Variante mit Bahnbrücke)**

Variante 3 wird beginnt bei Straßenabschnitt 120, Station 1,500 (Bau-km 0-120) westlich von Langenloh kommend 660 m vor dem Bahnübergang der Bahnlinie Wicklesgreuth – Windsbach. Danach schwenkt die Trasse nach links Richtung Norden und überquert die Bahnlinie Wicklesgreuth – Windsbach nach ca. 570 m mit einer Brücke. Anschließend folgt eine Rechtskurve und die Trasse endet bei Bau-km 1+000 (auf Höhe der Einmündung der GVS nach Petersaurach) in den bereits beschriebenen Bauabschnitt 1 der Bahnübergangsbeseitigung Petersaurach. Die Länge von Variante 3 beträgt

1,12 km. Der Ortsanschluss von Petersaurach erfolgt über eine Einmündung mit Linksabbiegerspur bei Bau-km 0+150. Der 250 m lange Ortsanschluss bindet rund 200 m westlich des Bahnübergangs der Bahnlinie Wicklesgreuth – Windsbach an die bestehende Staatsstraße und kreuzt in deren weiteren Verlauf die Bahnlinie. Der von Langenloh kommende und die St 2412 nördlich begleitende Geh- und Radweg wird entlang der Trasse verlegt und kreuzt diese ca. bei Bau-km 0+290 mit Hilfe einer Unterführung und schließt rund 150 m westlich, vor dem Bahnübergang wieder an den Bestand an. Wie bereits bei den Varianten 1a, 1b und 1c entsteht ca. bei Bau-km 0+740 ein Anschluss der bestehenden GVS nach Wicklesgreuth durch eine Einmündung mit Linksabbiegespur. Für Fußgänger und Radfahrer wird ein sicherer Zugang zum Sportgelände durch eine Unterführung geschaffen.

- **Variante 4 (Variante mit Verlegung des höhengleichen Bahnübergangs)**

Variante 4 beginnt bei Straßenabschnitt 120, Station 1,840 (Bau-km 0+070) westlich von Langenloh kommend, 340 m vor dem Bahnübergang der Bahnlinie Wicklesgreuth – Windsbach. Nach 250 m in einer Linkskurve kreuzt sie die Bahnlinie Wicklesgreuth – Windsbach höhengleich und verläuft anschließend wie die Variante 1, parallel zur Bahnlinie, bevor sie in einer Rechtskurve auf Höhe der Einmündung der GVS nach Petersaurach bei Bau-km 1+000 an den bereits beschriebenen Bauabschnitt 1 anschließt. Der bestehende Bahnübergang wird aufgelassen. Die Länge von Variante 4 beträgt 1,07 km. Der erste ca. 150 m lange Anschluss des westlich der Bahnlinie liegenden Gewerbegebiets erfolgt bei Bau-km 0+086 mit einer Einmündung mit Linksabbiegerspur. Der zweite Ortsanschluss von Petersaurach für die Anbindung der Ortslage erfolgt über eine Einmündung mit Linksabbiegerspur bei Bau-km 0+251. Der 450 m lange Ortsanschluss endet am Ortseingang von Petersaurach. Der von Langenloh kommende und die St 2412 begleitende Geh- und Radweg wird entlang der Trasse verlegt und kreuzt diese ca. bei Bau-km 0+140 höhengleich. Anschließend quert der Geh- und Radweg parallel zur Trasse die Bahnlinie Wicklesgreuth – Windsbach und verläuft dann in südlicher Richtung parallel zur Bahnlinie bis zur Petersauracher Bebauung. Wie bereits bei den Varianten 1a, 1b und 1c entsteht ca. bei Bau-km 0+740 ein Anschluss der bestehenden GVS nach Wicklesgreuth durch eine Einmündung mit Linksabbiegespur. Für Fußgänger und Radfahrer wird ein sicherer Zugang zum Sportgelände durch eine Unterführung geschaffen.

2.4.2.2 *Vergleich der Varianten und Bewertung im Hinblick auf das Gesamtkonzept*

- Die Nullvariante scheidet als Alternative aus, da mit ihr die unter C. 2.2. genannten Planungsziele nicht erreicht werden können. Sie ist nicht geeignet, eine Verstetigung des Verkehrsablaufes und dadurch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit im fließenden Verkehr zu erreichen. Ebenso werden die Planungsziele einer Verbesserung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer im Ortskern sowie einer Entlastung des Ortskerns von Lärm- und Abgasemissionen von der Nullvariante verfehlt. Die Verwirklichung der gemeindlichen Planungsabsichten für eine Verkehrsberuhigung und Umgestaltung der Hauptstraße werden von ihr konterkariert. Ebenso wird die Planungsabsicht, die mit dem Bauabschnitt 1 verbundene zusätzliche Belastung der Gemeindestraße (Gleizendorfer Straße) zurückzunehmen, verfehlt. Damit stellt sich die Nullvariante als ein anderes Projekt im Rechtssinne dar, auf das sich die Planfeststellungsbehörde nicht verweisen lassen muss (vgl. hierzu auch BVerwG, Beschluss vom 30.10.2013 - 9 B 18/13 – juris).

- Variante 4 erreicht die Planungsziele und hat gegenüber den Varianten 1a, 1b und 1c den Vorteil, dass sie eine etwas größere Entfernung des Knotenpunktes zum Ortsrand und eine etwas ortsfernere Trassenführung ermöglicht und damit im Hinblick auf den Immissionsschutz etwas günstiger zu bewerten ist als diese Varianten. Gegenüber den Varianten 2 und 3 hat sie den Vorteil, dass kein Brückenbau über die Nebenbahnlinie erforderlich ist, weil lediglich der vorhandene höhengleiche Bahnübergang verschoben wird, und dass sie wegen des Verzichts auf eine hohe Dammlage einen geringeren Eingriff in das Landschaftsbild bewirkt.

Allerdings bringt Variante 4 auch gravierende Nachteile mit sich. Insbesondere hinsichtlich der Verkehrssicherheit ist Variante 4 als kritisch einzuschätzen, da bei ihr in einer Linkskurve in einem relativ kurzen Bereich von nur 340 m folgende Gefahrenquellen aufeinander folgen: Einmündung (Anschluss Gewerbegebiet), Querung des Geh- und Radweges, Bahnübergang der Bahnlinie Wicklesgreuth – Windsbach mit schlechten Sichtverhältnissen am Bahnübergang, Einmündung (Ortsanschluss Petersaurach). Zudem ist damit zu rechnen, dass Fußgänger und Radfahrer, die von der Langenloher Straße in das Gewerbegebiet wollen, nicht den Umweg über den verlegten Bahnübergang nehmen, sondern die Bahn auch ohne Bahnübergang weiterhin ortsnah queren werden. Auch können bei Variante 4 die Mindestwerte für Radien und Klothoiden für die Entwurfsklasse 3 nach RAL 2012 nicht eingehalten werden. Zusätzlich hat die Variante 4 gegenüber den Varianten 1a, 1b und 1c noch folgende Nachteile: Die Kosten liegen um etwa 50% höher, sie führt zu einer größeren Zahl von Durchschneidungen landwirtschaftliche Flächen, zu einer höheren Neuversiegelungsfläche und einem damit verbundenen höheren Oberflächenabfluss.

Diese Nachteile wiegen insgesamt so schwer, dass sie die genannten Vorteile der Variante 4 deutlich überwiegen. Die Planfeststellungsbehörde kommt daher zu dem Schluss, dass Variante 4 im Ergebnis zu verwerfen ist.

- Die Varianten 2 und 3 haben gegenüber den Varianten 1a, 1b und 1c den Vorteil, dass sie eine größere Entfernung des Knotenpunktes zum Ortsrand und eine ortsfernere Trassenführung ermöglichen und damit im Hinblick auf den Immissionsschutz günstiger zu bewerten sind als diese Varianten. Die Bedeutung des letztgenannten Vorteils relativiert sich allerdings dadurch stark, dass Zahl und Ausmaß der Lärmimmissionsgrenzwertüberschreitungen auch bei den Varianten 1a, 1b und 1c relativ gering ausfallen. Vorteilhaft an den Varianten 2 und 3 ist aber auch, dass der Durchgangsverkehr bei diesen Varianten mit einem DTV von 1.780 Kfz/24h ohne jede Gefahr die Bahnlinie Wicklesgreuth – Windsbach höhenfrei kreuzen kann und dass der aus Langenloher kommende Geh- und Radverkehr durch eine Unterführung die St 2412 gefahrlos queren kann.

Die Varianten 2 und 3 erreichen die Planungsziele allerdings deutlich schlechter als die Varianten 1a, 1b und 1c. Die von dem Vorhabensträger vorgelegte Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgesellschaft Dr. Brenner ergab, dass mit zunehmender Nähe zur Ortschaft die Verkehrswirksamkeit der Varianten steigt und bei zunehmender Entfernung abnimmt. Die Folge ist, dass die Verkehrsbelastung in der Ortslage von Petersaurach bei den Varianten 2 und 3 besonders in der Willi-Kellermann-Straße und dem Krummen Weg (Schule und Kindergarten) deutlich zunimmt.

Von einigen Einwendenden wurde die Belastbarkeit dieser verkehrsgutachterlichen Ergebnisse mit dem Argument angezweifelt, dass bei der Begutachtung als Verkehrswiderstand zwar eine Verkehrsberuhigung im Bereich der Pe-

tersauracher Hauptstraße, nicht aber eine solche im Bereich von Willi-Kellermann-Straße und dem Krummem Weg angenommen worden sei. Hätte man, so die Einwendenden, eine Verkehrsberuhigung auch (oder auch: nur) für die Willi-Kellermann-Straße und den Krummen Weg angesetzt, so wäre die Verkehrswirksamkeit der Varianten 2 und 3 günstiger.

Diese Einwände verfangen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht. Denn es ist nicht nur nicht zu beanstanden, sondern sogar zu fordern, dass der Verkehrsgutachter seiner Prognose ein für den Prognosezeitpunkt realistisches Szenario zugrunde legt - und nicht ein hypothetisches, dessen Eintritt aus Sicht einiger Einwendenden zwar wünschenswert wäre, objektiv aber nicht zu erwarten ist. Realistisch ist in vorliegendem Fall aber (nur) eine Verkehrsberuhigung im Bereich der Petersauracher Hauptstraße, nicht aber eine solche (auch oder gar nur) im Bereich von Willi-Kellermann-Straße und dem Krummem Weg zu erwarten. Aus der von Herrn 1. Bürgermeister Egerer im Rahmen des Erörterungstermins geschilderten Beschlusslage des Gemeinderates ergibt sich, dass die insoweit in kommunaler Planungshoheit eigenständige Gemeinde Petersaurach dem Grunde nach beabsichtigt, im Zusammenhang der Verwirklichung des vorliegenden Vorhabens eine Neugestaltung der Hauptstraße auf den Weg zu bringen, die eine Verkehrsberuhigung beinhaltet, nicht aber eine Verkehrsberuhigung (auch oder nur) im Bereich von Willi-Kellermann-Straße und dem Krummem Weg beabsichtigt. Wenngleich über die Details der Neugestaltung noch keine Beschlüsse gefasst worden sind, hält die Planfeststellungsbehörde es für ganz überwiegend wahrscheinlich, dass dieser Planungswille von der Gemeinde zu gegebener Zeit auch umgesetzt werden wird.

Die Varianten 2 und 3 schneiden im Vergleich zu den Varianten 1a, 1b und 1c weiterhin im Hinblick auf die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes (hohe Dammlage wegen der Brückenbauwerke), auf die Durchschneidung landwirtschaftlicher Flächen und auf die Neuversiegelungsfläche sowie den damit verbundenen Oberflächenabfluss schlechter ab. Zudem liegen die Kosten für Variante 2 um ca. 70%, für Variante 3 um ca. 50% höher als diejenigen für die Varianten 1a, 1b und 1c.

Diese Nachteile überwiegen die Vorteile der Varianten 2 und 3 deutlich, so dass sich die Varianten 2 und 3 als nicht vorzugswürdig erweisen.

- Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Varianten gibt die Planfeststellungsbehörde deshalb der Variante 1c den Vorzug. Sie stellt bei Berücksichtigung aller betroffenen Belange die insgesamt ausgewogenste Lösung dar. Sie erreicht die Planungsziele am besten, vermeidet nicht erforderliche Eingriffe in Eigentum sowie Natur, Landschaft und Landwirtschaft und wird zugleich den sicherheitstechnischen Anforderungen gerecht. Schließlich stellt sie auch die wirtschaftlichste Lösung dar. Ihre Nachteile (Ortsnähe und damit verbundene etwas ungünstigere Immissionsschutzsituation) fallen demgegenüber nicht ausschlaggebend ins Gewicht.

Bei der Variante 1a ist wegen des wartepflichtigen Linksabbiegers bei ungünstigster Konstellation ein Rückstau auf die Bahnlinie Wicklesgreuth – Windsbach nicht auszuschließen. Weiterhin ist zu befürchten, dass der direkte, geradlinig geführte Ortsanschlusses (künftige AN 19) die Verkehrsteilnehmenden dazu verleiten würde, mit erhöhter Geschwindigkeit in die Ortschaft einzufahren. Bei der Variante 1b ist damit zu rechnen, dass aufgrund der un stetigen Linienführung und des Übergangs von einem großzügigen Radius ($R = 220$) auf einen sehr engen Radius ($R = 45$ m) in Fahrtrichtung Ortsumgehung – Lichtenau er-

hebliche Verkehrssicherheitsdefizite entstehen würden - mit der Folge einer erhöhten Unfallgefahr.

Mit der Variante 1c werden die Defizite der anderen Untervarianten vermieden und die größtmögliche Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet. Bei dieser mit der Bahn abgestimmten Variante ist die Gefahr eines Rückstaus auf die Bahnlinie nicht zu befürchten. Ein etwa verbleibendes Restrisiko wird durch die Nebenbestimmung 3.1.5 dieses Planfeststellungsbeschlusses abgedeckt. Der Gefahr eines Einfahrens in die Ortschaft mit erhöhter Geschwindigkeit wird mit einem Kreisverkehr wirksam begegnet. Eine erhöhte Unfallgefahr durch unstetige Linienführungen wird vermieden.

2.4.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange und dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Die der Planung zu Grunde liegenden „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen – RAL“ bringen die anerkannten Regeln der Technik für die Anlage von Straßen zum Ausdruck. Eine Straßenplanung, die sich an deren Vorgaben orientiert, verstößt deshalb insoweit nur unter besonderen Umständen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot (BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, DVBl 2003, 1069-1074). Solche besonderen Umstände liegen auch bei Berücksichtigung der konkreten örtlichen Gegebenheiten und der im Anhörungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse nicht vor.

Die der planfestgestellten Trasse zu Grunde liegende Entwurfsklasse ist im Hinblick auf Funktion der Staatsstraße zutreffend gewählt. Die gewählten Trasselemente genügen den einschlägigen Grenz- und Richtwerten der RAL. Die Entwurfs-elemente sind aufeinander abgestimmt, so dass keine fahrdynamisch bedenklichen Unstetigkeiten auftreten. Der für die Fahrbahn gewählte Regelquerschnitt ist sachgerecht und erforderlich, aber auch ausreichend für die Bewältigung der Verkehrsmenge.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die einzelnen Straßenbestandteile nur so groß bemessen wurden, wie es für eine gefahrlose Abwicklung der Verkehrsbelastung erforderlich ist. Eine (weitere) Reduzierung des Ausbaustandards ist insbesondere im Hinblick auf Verkehrssicherheitsbelange nicht vertretbar.

2.4.4 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 Verkehrsgeräusche 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 Verkehrsgeräusche 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, S. 331 ff.).

2.4.4.1 Verkehrslärmschutz

Der Schutz der Anlieger vor Straßenverkehrslärm erfolgt nach den 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 so weit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV. Der Vorschrift kommt bereits unterhalb der in § 41 BImSchG bezeichneten Lärmschwelle im Rahmen der Abwägung unter Lärmschutzgesichtspunkten die Funktion einer Abwägungsdirektive zu (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, BVerwGE 108, 248, 253).

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass hierdurch 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).

Wenn 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 für Maßnahmen passiven Schallschutzes. Der Anspruch richtet sich auf eine Erstattung von Kosten für den Einbau der erforderlichen lärm-dämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten baulichen Anlagen. (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG bzw. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG).

Schließlich ist auch zu prüfen, ob sich der Verkehrslärm von Strecken außerhalb des Baubereichs ursächlich auf Grund der Baumaßnahme auf ein Maß erhöht, das die durch die Grundrechtsordnung zum Schutze des Eigentums und der Gesundheit gezogenen Grenzen überschreitet.

2.4.4.1.1 § 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 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 wäre, 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, 116-325).

Die Planung für die Beseitigung von zwei Bahnübergängen bei Petersaurach mit Neubau der Ortsumgehung Petersaurach ist grundsätzlich raumbedeutsam i. S. d. § 50 BImSchG. 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 Boden-erhebungen als Abschirmung oder durch Führung der Straße im Einschnitt.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Wie bereits ausgeführt wurde, sind zur Verwirklichung des hier inmitten stehenden Bauabschnittes 2 zwar Varianten denkbar, die eine größere Entfernung des Knotenpunktes zum Ortsrand und eine etwas ortsfornere Trassenführung ermöglichen und damit im Hinblick auf den Immissionsschutz etwas günstiger zu bewerten sind als die planfestgestellte Variante. Wie ebenfalls bereits dargelegt wurde, weisen diese Varianten aber teilweise gravierende Nachteile gegenüber der planfestgestellten Variante im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, die Kosten, den Grad der Planungszielerreichung, die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und landwirtschaftlicher Flächen, die Neuversiegelungsflächen sowie den damit verbundenen Oberflächenabfluss auf, so dass der Trennungsgrundsatz des § 50 Satz 1 BImSchG vorliegend im Rahmen der planerischen Abwägung durch andere Belange von hohem Gewicht überwunden wird.

2.4.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist 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 Verkehrsräusche ist in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV im Regelfall abschließend erfolgt (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 13.03.1996, VBIBW 1996, 423-428).

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 ermittelt.

Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus dem Mittelungspegel, 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. BIm-

SchV nicht erfasst (vgl. BVerwG, Beschluss vom 11.11.1996, UPR 1997, 107-108).

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 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 neutrassierte St 2412 ist als Neubau zu betrachten. Die Grenzwerte legen verbindlich fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgereusche zum Schutze der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf.

Falls die bei Lärmvorsorge für die jeweilige Gebietsart maßgeblichen Immissionsgrenzwerte an der baulichen Anlage überschritten werden und die Voraussetzungen einer wesentlichen Änderung nach § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV vorliegen, ist zunächst zu prüfen, ob mit technisch und wirtschaftlich vertretbaren aktiven Maßnahmen ein ausreichender Schallschutz gewährleistet werden kann. Falls dies nicht der Fall ist oder die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden, ist für Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, mit passiven Mitteln ein den Grenzwerten genügender Immissionspegel zu erreichen. Bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für den Tag besteht auch ein Anspruch auf Entschädigung von Außenwohnbereichen, wie Balkone, Loggien und Terrassen sowie un bebauten Außenwohnbereichen.

Soweit im Anhörungsverfahren die Festlegungen der 16. BImSchV angezweifelt bzw. in Frage gestellt werden, kann dem nicht gefolgt werden. Die in diesem Zusammenhang angeführten Vorschriften bzw. Regelwerke wie etwa die TA Lärm, die DIN 18005 oder Richtlinien der WHO sind vorliegend nicht anwendbar (vgl. nur Nr. 1 der TA Lärm sowie Nr. 1 der DIN 18 005 Teil 1). Überdies steht dem Verordnungsgeber nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bei der Festlegung von Immissionsgrenzwerten, die eine abstrakt-generelle Abwägung widerstreitender Interessen erfordert, ein erheblicher Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum zu, der sich auch auf das Verfahren zur Ermittlung der Immissionsbelastung erstreckt (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, UPR 1996, 346-349; Urteil vom 03.03.1999, UPR 1999, 388-390; Urteil vom 20.12.2000, UPR 2001, 351-352; Urteil vom 14.11.2001, BVerwGE 115, 237-249). Vereinfachungen und Pauschalierungen sind dabei zulässig, auch wenn diese dazu

führen, dass der tatsächliche Lärmpegel zu bestimmten Zeiten höher, zu anderen Zeiten niedriger als der Grenzwert liegt (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 a. a. O.). Der Wertungsspielraum wird erst dann überschritten, wenn die rechnerisch ermittelte Lärmbelastung die Wirklichkeit nicht oder nur noch völlig unzulänglich abbildet (BVerwG, Urteile vom 03.03.1999 a. a. O. und vom 20.12.2000 a. a. O.). Offensichtliche Mängel, die Zweifel an der grundsätzlichen Eignung des Berechnungsverfahrens begründen könnten, die voraussichtliche Lärmbelastung wirklichkeitsnah abzubilden, sind nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes in Bezug auf die 16. BImSchV / RLS 90 aber nicht gegeben (so ausdrücklich BVerwG, Urteil vom 09.06.2010, NuR 2010, 870-879). Unter verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten der Zumutbarkeit und Verhältnismäßigkeit enthält die Regelung der Grenzwerte ausreichende Reserven (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, UPR 1996, 346-349).

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 in dieser Vorschrift - 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, 1008-1010)

2.4.4.1.3 Grundlagen der Lärmberechnung

Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden von dem Vorhabensträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Grundlage dieser Berechnung ist die Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgesellschaft Dr. Brenner vom 26.07.2012. Anhaltspunkte dafür, dass die Verkehrsuntersuchung nicht alle verfügbarer Daten berücksichtigt hätte oder methodische Mängel aufweisen könnte, sind nicht erkennbar.

Allerdings wurde im Anhörungsverfahren verschiedentlich hinterfragt, ob aktuelle Verkehrszahlen vorlägen, an Hand derer die vorliegende Verkehrsprognose verifiziert werden könne. Das Sachgebiet 31 (Straßenverkehr) der Regierung von Mittelfranken hat im Rahmen des Erörterungstermines die Bereitschaft erklärt, überobligationsmäßig einen Quervergleich durchzuführen, falls die Ergebnisse der jüngsten Straßenverkehrszählung 2015 vor Entscheidungsreife des vorliegenden Verfahrens zu Verfügung stehen sollten. Da dies nicht der Fall ist - die Ergebnisse liegen nach jüngsten Informationen erst gegen Jahresende 2016 vor - musste auf den überobligationsmäßigen Quervergleich verzichtet werden.

Weiterhin wurde im Anhörungsverfahren kritisiert, dass eine Zusatzbelastung der Staatsstraße durch LKW, welche die Autobahn bei Stauungen verließen, jedoch nicht die ausgeschilderte Bedarfsumleitung benutzten, bei der Verkehrsbegutachtung nicht berücksichtigt worden seien. Die Nichtberücksichtigung derartiger Aus-

nahmesituationen durch das Verkehrsgutachten ist jedoch nicht zu bemängeln, da das Verkehrsgutachten - und die darauf beruhende Verkehrslärberechnung - den durchschnittlichen Normalfall, nicht den Ausnahmefall abbilden sollen.

Von Seiten der Einwenderschaft wurde darüber hinaus befürchtet, dass der Kreisverkehr wegen der Brems- und Beschleunigungsvorgänge zu einer Lärmemehrung gegenüber einer durchgehenden Strecke führe, so dass bei der Lärmberechnung ein entsprechender Zuschlag einzurechnen sei. Indessen sieht die - rechtsverbindliche - RLS 90 für Kreisverkehre (im Gegensatz zu Lichtsignalanlagen) keinen Zuschlag vor, woraus geschlossen werden kann, dass die Lärmentwicklung durch Brems- und Beschleunigungsvorgänge bei Kreisverkehren jedenfalls nicht höher ist, als wenn an gleicher Stelle eine durchgehende Strecke mit gleicher Verkehrsbelastung verlaufen würde bzw. eine nicht lichtsignalgesteuerte Einmündung vorhanden wäre.

2.4.4.1.4 Ergebnisse der Lärmberechnungen

Bezüglich der Ergebnisse der Lärmberechnungen wird zunächst auf die planfestgestellte Unterlage 17 (nebst Anlagen) sowie auf die Kennzeichnung der Immissionsorte (Objekt-Nr. mit / ohne Grenzwertüberschreitung) in dem planfestgestellten Lageplan Unterlage 5 Bezug genommen.

Zusammenfassend kommen die Lärmberechnungen zu dem Ergebnis, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV in dem Mischgebiet nördlich der Langenloher Straße und in dem südwestlich der St 2412 liegenden Gewerbegebiet sowohl am Tag als auch in der Nacht eingehalten werden. In dem Wohngebiet südlich der Langenloher Straße kommt es zu Überschreitungen der Grenzwerte für Wohngebiete an drei Gebäuden (vier Immissionsorten) von bis zu 1,7 dB(A) tags und von bis zu 2,6 dB(A) nachts. Für alle Immissionsorte an Gebäuden, bei welchen Grenzwertüberschreitungen festgestellt wurden, sehen die planfestgestellten Unterlagen 5 und 17 dem Grunde nach einen Anspruch auf passiven Lärmschutz vor, für Immissionsorte in schützenswerten Außenwohnbereichen, an welchen die Tagwerte überschritten werden, wird dem Grunde nach ein Entschädigungsanspruch konstatiert. Die Festlegungen sind kraft der Planfeststellung dieser Unterlagen für den Vorhabens-träger verbindlich, ohne dass es einer nochmaligen Tenorierung im regelnden Teil dieses Beschlusstextes bedürfte.

Der Anspruch auf passiven Schallschutz ist auf eine Erstattung von Kosten für den Einbau der erforderlichen lärm-dämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten baulichen Anlagen gerichtet. Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen bestimmen sich nach den Regelungen der 24. BImSchV (siehe Nebenbestimmung A. 3.4.3). Passive Lärmschutzmaßnahmen werden dann erforderlich, wenn keine ausreichende Schalldämmung der Umfassungsbauteile schutzbedürftiger Räume i. S. d. 24. BImSchV vorhanden ist. Schallschutzmaßnahmen i. S. d. Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern (§ 2 Abs. 1. Satz 1 der 24. BImSchV). Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden und in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle (§ 2 Abs. 1 Satz 2 der 24. BImSchV); durch solche kompensatorischen Lüftungseinrichtungen werden auch die Wohnbedürfnisse der Betroffenen (z. B. die Möglichkeit des Schlafens bei gekipptem Fenster) im Ergebnis angemessen befriedigt (vgl. BVerwG, Urteil 21.09.2006, BVerwGE 126, 340-349). Im Planfeststellungsverfahren wird über den Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen nur dem Grunde nach entschieden. Über die Höhe der Entschädigung wird nicht entschieden. Kön-

nen sich die Beteiligten nicht einigen, muss auf das Entschädigungsverfahren verwiesen werden. In baulichen Anlagen werden Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, geschützt, wenn am Immissionsort der der Raumnutzung entsprechende Tag- bzw. Nachtimmissionsgrenzwert überschritten ist; für den Schutz von Schlafraum ist hingegen die Überschreitung des Nachtwertes maßgeblich (§ 2 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 i. V. m. Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage der 24. BImSchV; vgl. auch Nr. 13 VLärmSchR 97). Dies bedeutet, dass in der 24. BImSchV abschließend geregelt ist, welche Räume schutzbedürftig sind. Ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen für das gesamte Gebäude besteht nicht.

Es ist nicht zu beanstanden, dass der Vorhabensträger in vorliegendem Fall keine Maßnahmen aktiven Lärmschutzes vorsieht, da hierauf kein Anspruch besteht. Denn aktive Lärmschutzmaßnahmen zwischen der Langenloher Straße und den betroffenen Gebäuden scheiden schon aus Platzgründen, städtebaulichen Gründen sowie aus Gründen der Erreichbarkeit der einzelnen Grundstückszufahrten aus. Sie wären, soweit überhaupt technisch realisierbar, angesichts der geringen Zahl und Höhe der Grenzwertüberschreitungen zudem als unverhältnismäßig zu betrachten.

Die schalltechnischen Berechnungen wurden vom Sachgebiet 50 der Regierung von Mittelfranken (Technischer Umweltschutz) geprüft. Dieses hat weder die Plausibilität der verwendeten Eingangsdaten, noch die durchgeführten Berechnungen bemängelt. Substantiierte Einwendungen wurden insoweit auch im Anhörungsverfahren nicht erhoben. Für die Planfeststellungsbehörde besteht deshalb kein Anlass, an den schalltechnischen Berechnungen und der Richtigkeit der diesbezüglichen Ergebnisse zu zweifeln und weitere diesbzgl. 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, DVBl. 1994, 763-764, m. w. N.). Solche Gründe sind hier nicht ersichtlich.

Auch die unterhalb der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV liegende Lärmbelastung, insbesondere von Gebieten, die dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, ist mit entsprechendem Gewicht in die Gesamtabwägung einzustellen. Den Belangen des Lärmschutzes kommt insgesamt indessen in vorliegendem Fall kein solches Gewicht zu, als dass dies die Ausgewogenheit der Planung in Frage stellen könnte.

2.4.4.1.5 Verkehrslärm von Strecken außerhalb des Baubereichs

Die 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) regelt nur die Anforderungen zur Begrenzung von Verkehrslärm, der durch die Nutzung der Straße oder der Straßenabschnitte entsteht, die gebaut oder (wesentlich) geändert werden. Die Voraussetzungen für Lärmschutzansprüche wegen Verkehrslärmzuwächsen, die ursächlich auf der Aus- oder Neubaumaßnahme beruhen, jedoch außerhalb des (Aus-) Baubereichs entstehen (z.B. durch Mehrverkehr auf „Umgebungsstraßen“ oder auf außerhalb des Bauabschnitts liegenden Abschnitten derselben Straße, der durch die höhere Leistungsfähigkeit des Ausbauabschnittes induziert werden könnte), sind gesetzlich nicht ausdrücklich geregelt. Jedoch ist anerkannt, dass auch in diesen Fällen Lärmschutzansprüche bestehen, wenn die durch die Grundrechtsordnung zum Schutze des Eigentums und der Gesundheit gezogenen Grenzen überschritten werden (BVerwG, Beschluss vom 26.01.2000, Az. 4 VR 19/99, 4 A 53/99). Diese Grenzen liegen nach der Rechtsprechung (BayVGH, Urteil vom 05.03.1996, Az. 20 B 92.1055) bei Lärmbeeinträchtigungen von:

- 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts in reinen oder allgem. Wohngebieten,
- 72 dB(A) tags / 62 dB(A) nachts in Misch- oder Kerngebieten,
- 75 dB(A) tags / 65 dB(A) nachts in Gewerbegebieten.

Werden diese Grenzen auf Grund einer Aus- oder Neubaumaßnahme von Verkehrslärm außerhalb des (Aus-) Baubereichs (erstmalig, wenn auch nur geringfügig) überschritten oder sind sie bereits überschritten und werden durch die Maßnahme (wenn auch nur geringfügig) verfestigt, so sind Lärmschutzansprüche begründet.

Werden die Grenzen der Gesundheitsgefahr eingehalten, so ist in Anlehnung an das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 17.3.2005 (Az. 4 A 18/04) weiterhin im Rahmen der fachplanerischen Abwägung die Prüfung evtl. Ansprüche auf Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen wegen (dauerhaften) Verkehrslärmzuwächsen, die ursächlich auf der Aus- oder Neubaumaßnahme beruhen, jedoch außerhalb des (Aus-) Baubereichs entstehen, unter Orientierung an den Regelungen der Verkehrslärmschutzverordnung für Dorf- und Mischgebiete vorzunehmen. Danach ist ein Anspruch auf Lärmschutz außerhalb des Baubereichs regelmäßig auch zu bejahen, wenn:

- an einem Immissionsort außerhalb des Baubereichs auf Grund von Verkehrszuwächsen, die ursächlich auf dem geplanten Aus- oder Neubau beruhen, ein Lärmzuwachs von ≥ 3 dB(A) entsteht („Wahrnehmbarkeitsschwelle“) und
- der Grenzwert für Dorf- und Mischgebiete (64 dB(A) tags, 54 dB(A) nachts) überschritten ist oder überschritten wird (wobei dieser Grenzwert stets und unabhängig von der Charakteristik des konkreten Gebietes Anwendung findet).

Das Ziel der Lärmschutzmaßnahmen ist, anders als im Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung, nicht das Erreichen der sog. Lärmvorsorgewerte aus § 2 16. BImSchV, sondern (lediglich) das Unterschreiten der jeweiligen Zumutbarkeitsgrenzen. Ob Maßnahmen des aktiven oder passiven Schallschutzes beansprucht werden können, richtet sich nach den allgemeinen Regeln. Die Berechnung des Umleitungsverkehrslärms erfolgt wiederum in entsprechender Anwendung der Anlage 1 der Verkehrslärmschutzverordnung.

Auf Grund dieser Rechtslage hat der Vorhabensträger auch die lärmtechnischen Auswirkungen des Vorhabens auf Bereiche außerhalb des Planfeststellungsabschnittes untersuchen lassen (vgl. Unterlage 17, Seite 14). Aus den Untersuchun-

gen ergibt sich, dass die oben skizzierten Voraussetzungen für Lärmschutzansprüche wegen Verkehrslärmzuwächsen, die ursächlich auf der Aus- oder Neubaumaßnahme beruhen, jedoch außerhalb des (Aus-) Baubereichs entstehen, in vorliegendem Fall nicht erfüllt sind.

Denn die Untersuchungen haben zum Ergebnis, dass die vorliegende Baumaßnahme im östlichen Teil der Langenloher Straße (östlich der Schützenstraße) zwar zu gewissen Lärmmehrungen in der Größenordnung von 1,6 dB(A) bis 1,7 dB(A) tags und 0,5 dB(A) und 0,6 dB(A) nachts führt, dass die absoluten Werte (62,1 dB(A) bis 63,3 dB(A) tags bzw. 52,9 dB(A) bis 54,1 dB(A) nachts) aber noch deutlich unter den oben genannten Grenzen zum Schutze des Eigentums und der Gesundheit (70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts in reinen oder allgemeinen Wohngebieten) liegen. Des Weiteren, dass der ursächlich auf dem geplanten Bauvorhaben beruhende Lärmzuwachs deutlich unter 3 dB(A) liegt.

Bezüglich des westlichen Teils der Langenloher Straße (westlich der Schützenstraße) haben die Untersuchungen zum Ergebnis, dass die vorliegende Baumaßnahme sogar zu (allerdings geringfügigen) Lärminderungen führt bzw. dass die Lärmbelastung unverändert bleibt.

2.4.4.2 *Schadstoffeintrag in die Luft*

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung und des Schutzes vor Schadstoffbelastungen zu vereinbaren.

Hinsichtlich des auch insoweit einschlägigen Trennungsgrundsatzes aus § 50 BImSchG wird auf das oben zum Lärmschutz Gesagte Bezug genommen.

Im Übrigen gilt, dass die Schädlichkeitsgrenze für Luftschadstoffe durch die Vorgaben der 39. BImSchV normativ festgelegt ist. Die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV ist indessen mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern. Sie ist keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens. Es besteht keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte dieser Rechtsverordnung vorhabenbezogen sicherzustellen; eine solche Verpflichtung folgt auch nicht aus einem Umkehrschluss aus § 50 Satz 2 BImSchG (vgl. BVerwG, Urteile vom 26.05.2004, BVerwGE 121, 57-67, und vom 23.02.2005, BVerwGE 123, 23-37). Die Planfeststellungsbehörde kann dem Gebot der Problembewältigung vielmehr dadurch 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. Es muss also absehbar sein, dass das Vorhaben nicht die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung dieser Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern. Diese Voraussetzung ist in vorliegendem Fall angesichts der in Rede stehenden Verkehrszahlen und des topographischen Umfeldes der Maßnahme, das eine weitgehend ungehinderte Schadstoffverdünnung ermöglicht, offensichtlich erfüllt. Im Übrigen hat der Vorhabensträger eine Abschätzung der Immissionskonzentrationen nach der „Richtlinie zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012)“, welche den aktuellen Stand der Erkenntnisse zur prognostischen Abschätzung der auf Grundlage einer geplanten Straßenbaumaßnahme zu erwartenden Luftschadstoffe enthält, durchführen lassen. Die Abschätzung führt zu dem Ergebnis, dass Überschreitun-

gen der Immissionsgrenzwerte der 39, BImSchV durch die neue Staatstraße nicht zu erwarten sind.

2.4.5 Naturschutz- und Landschaftspflege, Bodenschutz

2.4.5.1 Verbote

Das Vorhaben verstößt nicht gegen zwingendes Recht.

2.4.5.1.1 Schutzgebiete / geschützte Flächen / allgemeiner Artenschutz

Schutzgebiete im Sinne der §§ 20 ff BNatSchG, FFH- und SPA- Gebiete sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Solche Gebiete liegen auch nicht im Umfeld des Vorhabens in einer Entfernung, in der Beeinträchtigungen durch das Vorhaben zumindest denkbar wären. Nördlich des Untersuchungsgebiets bzw. des planfestgestellten Bauabschnittes BA 1 befindet sich ca. 4,5 km entfernt das FFH-Gebiet „Bibert und Haselbach“. Zum südlichen Beginn des BA 2 liegt in ca. 3,7 km Entfernung das FFH-Gebiet „Gewässerverbund Schwäbische und Fränkische Rezat“. Beide Schutzgebiete werden durch das Vorhaben nicht beeinflusst.

Die amtliche Biotopkartierung weist innerhalb des Untersuchungsraums der Gesamtmaßnahme folgende Biotope aus: Biotop Nr. 1158-001, Biotop Nr. 1158-002, Biotop Nr. 1159-001. Die Biotope Nr. 1158-002 und Nr. 1159-001 werden von der Baumaßnahme nicht beeinträchtigt. Das Biotop Nr. 1158-001 (Streuobstbestände) wurde zwar durch den Bau der neuen Gleizendorfer Straße mittelbar beeinträchtigt; der Bau der neuen Gleizendorfer Straße war jedoch Gegenstand des bereits bestandskräftig planfestgestellten Bauabschnittes 1 und ist nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses.

Dem allgemeinen Artenschutz dienen die in § 39 Abs. 5 BNatSchG niedergelegten Vorschriften des Lebensstättenschutzes. 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 oder auf den Stock zu setzen mit Ausnahme schonender Form- und Pflegeschnitte zur Gesunderhaltung der Bäume. Zudem ist gem. § 39 Abs. 7 BNatSchG i. V. m. Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayNatSchG, verboten, in der freien Natur Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze oder -gebüsche einschließlich Ufergehölze oder -gebüsche zu roden, abzuschneiden, zu fällen oder auf sonstige Weise zu beeinträchtigen.

Es ist nicht gänzlich auszuschließen, dass im Zuge der Realisierung der Maßnahme sonstige Lebensstätten, die dem gesetzlichen Schutz des § 39 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG oder des Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BayNatSchG unterliegen, beeinträchtigt werden. Gem. § 39 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG gelten diese Verbote jedoch nicht für - wie vorliegend - nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft (siehe dazu unten). 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). Unabhängig davon sieht die festgestellte Planung vor, die vorgesehenen Gehölzrodungen außerhalb der Vogelbrutzeit, d. h. nur im Zeitraum vom 01.10. bis 28./29.02, vorzunehmen.

2.4.5.1.2 Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)

Die Prüfung des speziellen Artenschutzrechtes (§§ 44, 45 BNatSchG) ist Voraussetzung für die naturschutzrechtliche Zulassung eines Vorhabens. Sie soll die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG bezüglich der gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten (alle europäischen Vogelarten gem. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie – VRL – 79/409/EWG sowie Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie 92/43/EWG) ermitteln und darstellen sowie prüfen, ob ggf. die naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine Ausnahme von den Verboten gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG gegeben sind.

Die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG, die hier nach Maßgabe des § 44 Abs. 5 Sätze 2 bis 5 BNatSchG gelten, stehen der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus. Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle). Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, Beschlüsse vom 18.06.2007, NuR 2007, 754-757, und vom 13.03.2008 - 9 VR 9/07- juris).

Der Vorhabensträger hat in vorliegendem Verfahren eine spezielle artenschutzrechtlich Prüfung mit Datum 29.08.2014 vorgelegt. Die Höhere Naturschutzbehörde hat festgestellt, dass unter Berücksichtigung der von dem Vorhabensträger vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen nach dem derzeitigen Erkenntnisstand davon auszugehen ist, dass keine Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG erfüllt werden.

Die Untere Naturschutzbehörde hat allerdings Bedenken gegen die spezielle artenschutzrechtlich Prüfung vom 29.08.2014 angemeldet. Die Prüfung beschränke sich auf die Untersuchung der Zauneidechse, der Feldlerche und der Wiesenschafstelze. Unberücksichtigt blieben die Fledermäuse und die Amphibien. Auf das Vorkommen Europäischer Vogelarten werde nur in sehr knappen Umfang eingegangen. Hinzu komme, dass die Bestandserhebung aus dem Jahr 2008 nicht aktuell genug sei; die Übersichtsbegehung vom 03.06.2014 sei nicht ausreichend, um die aktuelle Artenausstattung des Untersuchungsraumes abzuschätzen.

Die Höhere Naturschutzbehörde hat sich auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde mit den Argumenten der Unteren Naturschutzbehörde auseinandergesetzt und hierzu ergänzend Stellung genommen. Sie hat ausgeführt, dass der von dem 2. Bauabschnitt betroffene Landschaftsraum eine sehr begrenzte Strukturausstattung aufweise und dass die für diesen Bereich in Betracht kommenden Arten betrachtet worden seien. Hinsichtlich der Fledermäuse gelte zudem, dass diese vorwiegend strukturgebunden jagen, so dass ein gelegentliches Überfliegen der offenen Ackerfläche zwar nicht auszuschließen sei, dass dies jedoch nicht zu signifikanten Beeinträchtigungen der Populationen führen werde. Von einer Überarbeitung der Unterlage sei kein zusätzlicher Erkenntnisgewinn zu erwarten. Im Übrigen sei die spezielle artenschutzrechtlich Prüfung im Zuge des ersten Bauabschnittes gefertigt worden und durch eine Geländebegehung im Jahr 2014 überprüft, was in der Tat zu einer gewissen inhaltlichen Unschärfe führe. Aufgrund des bereits erwähnten strukturarmen Landschaftsraumes und im Ergebnis einer eigenen Ortseinsicht der Höheren Naturschutzbehörde vom Februar 2015 seien die Ergebnisse der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung noch belastbar.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der fachlichen Einschätzung der Höheren Naturschutzbehörde an. Unter Beachtung der Nebenbestimmungen zum Naturschutz stehen artenschutzrechtliche Belange dem Vorhaben nicht entgegen.

2.4.5.2 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

Bei der straßenrechtlichen Planfeststellung ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen.

2.4.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

2.4.5.3.1 Eingriffsregelung

Nach den Bestimmungen des § 15 BNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe (siehe dazu § 14 BNatSchG) in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind 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. Unvermeidbare Beeinträchtigungen hat der Vorhabensträger auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Ein Eingriff darf nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen.

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, UPR 2010, 62-64, zur bis 28.02.2010 geltenden Rechtslage).

2.4.5.3.2 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Beschluss vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach dem Bundesnaturschutzgesetz im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens oder die Wahl einer anderen Variante, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen bei Durchführung des Vorhabens in derjenigen Variante, die zuvor nach Fachplanungskriterien ausgewählt wurde.

Die festgestellte Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Durch das Vorhaben werden in im überwiegend Teil intensive landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen. Neben der Flächeninanspruchnahme und Versiegelung der landwirtschaftlichen Fläche wird vor allem das Landschaftsbild dauerhaft verändert. Wegen der Einzelheiten wird auf die Erläuterungen und die vorgesehenen Maßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan verwiesen.

Aufgrund der Betroffenheit der dargestellten Strukturen und Schutzgüter sowie der damit einhergehenden Beeinträchtigungen der einzelnen Schutzgüter ist ein erheblicher Eingriff in Natur und Landschaft gem. § 14 BNatSchG gegeben. Möglichkeiten, die entstehenden Beeinträchtigungen mit zumutbarem Aufwand weiter zu verringern, sind aber unter Berücksichtigung der von dem Vorhabensträger vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen in Verbindung mit den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses nicht erkennbar. Dies wurde von der Höheren Naturschutzbehörde bestätigt.

2.4.5.3.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Die Verpflichtung zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. BVerwG, Beschluss vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565, und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41) striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Seit 01.03.2010 steht der Ersatz gleichwertig neben dem Ausgleich (vgl. § 15 Abs. 2 Satz 1 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).

Die Höhere Naturschutzbehörde hat festgestellt, dass der planfestgestellte landschaftspflegerische Begleitplan die Auswirkungen des Vorhabens auf Natur und Landschaft zutreffend darstelle und hierfür geeignete Kompensationsmaßnahmen aufzeige. Das dargestellte Ausgleichskonzept mit den Vermeidungs-, Schutz-, Gestaltungs- sowie Ausgleichsmaßnahmen sei aus naturschutzfachlicher Sicht schlüssig und geeignet, die Beeinträchtigungen des Eingriffs in Natur und Landschaft zu kompensieren. Durch das dargestellte Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichskonzept könnten die Eingriffe maßgeblich reduziert werden. Die verbleibenden Beeinträchtigungen könnten durch die vorgesehene Vermeidungsmaßnahme V 1, Gestaltungsmaßnahmen G 1 bis G 5, sowie die Maßnahmen M 1 bis M 6 und der bereits durchgeführten Maßnahmen A 1, A 3, A 4 kompensiert und im Sinne der Naturschutzgesetze als ausgeglichen betrachtet werden.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der fachlichen Einschätzung der Höheren Naturschutzbehörde an und hat die von der Höheren Naturschutzbehörde vorgeschlagenen Nebenbestimmungen in den regelnden Teil des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen. Im Übrigen gilt, dass selbst im Falle nicht kompensierbarer Beeinträchtigungen hier die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege gegenüber den Belangen der erforderlichen Verbesserung des Straßennetzes zurücktreten müssten (§ 15 Abs. 5 und 6 BNatSchG).

Auf agrarstrukturelle Belange wurde bei der Auswahl der Ausgleichsflächen Rücksicht genommen, insbesondere werden für die landwirtschaftliche Nutzung beson-

ders geeignete Böden nur im unbedingt notwendigen Umfang in Anspruch genommen.

2.4.6 Gewässerschutz

2.4.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z. B. für den Ausbau von Gewässern, Straßenbau im Wasserschutzgebiet und an Gewässern, den Oberflächenwasserablauf usw. erfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen unter Ziffer A.3.2 mit den Belangen der Wasserwirtschaft in Einklang.

2.4.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Mit dem geplanten Vorhaben sollen folgende Gewässerbenutzungen ausgeübt werden, für die eine gehobene Einleitungserlaubnis nach § 15 WHG zur Benutzung von Gewässern gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG erforderlich ist: Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser aus dem Straßenentwässerungssystem in die Aurach (Gewässer III. Ordnung, Einleitungsstelle 3) und in das Weiherbrunnbächlein (Gewässer III. Ordnung, Einleitungsstelle 4). Die Gestattungen werden gem. § 19 Abs. 1 WHG von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung nicht erfasst, sondern unter Ziffer A.4 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen für die Einleitungen können gemäß §§ 12, 15, 55 und 57 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit bzw. Rechtsbeeinträchtigungen oder Nachteile für Dritte sind bei plangemäßer Errichtung und ordnungsgemäßigem Betrieb der vorgesehenen Entwässerungseinrichtungen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik und Beachtung der unter A. 4. auf der Grundlage von § 13 WHG verfügbaren Nebenbestimmungen nicht zu erwarten. Insbesondere ist durch die Einleitungen auch keine nachteilige Veränderung der Beschaffenheit der Gewässereigenschaften zu erwarten, was auch das Wasserwirtschaftsamt Ansbach bestätigt hat. Die Wasserrechtsbehörde hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG erklärt.

Das Wasserwirtschaftsamt Ansbach hat sich mit den in der Planung gewählten technischen Grundsätzen für die Sammlung und Ableitung des Abwassers einverstanden erklärt und bestätigt, dass die Planung die Grundsätze des § 6 WHG beachtet. Fachliche Bedenken gegen die Erteilung der ausgesprochenen wasserrechtlichen Erlaubnisse hat es unter Maßgabe der von ihm vorgeschlagenen Nebenbestimmungen nicht erhoben. Die Planfeststellungsbehörde hat die vorgeschlagenen Nebenbestimmungen in den regelnden Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses übernommen.

Für eine Aufnahme des vom Bayerischen Bauernverband sowie von verschiedenen Einwendern beantragten Verfahrensvorbehalts nach § 14 Abs. 5 WHG in diesen Beschluss ist kein Raum, da greifbare Anhaltspunkte für die Möglichkeit nachteiliger Wirkungen durch die gestatteten Benutzungen nicht erkennbar sind; substantiierte Einwendungen wurden insoweit nicht erhoben. Auch das Wasserwirtschaftsamt Ansbach hat einen derartigen Verfahrensvorbehalt nicht gefordert. Im Übrigen kann die wasserrechtliche Erlaubnis gem. § 13 Abs. 1 WHG und durch

den Auflagenvorbehalt ohnehin auch nachträglich mit Inhalts- und Nebenbestimmungen verbunden werden, um nachteilige Wirkungen für andere zu vermeiden oder auszugleichen.

Der Bayerische Bauernverband (BBV) und einige Einwendenden haben weiterhin die Gefahr von Vernässungen der an das Vorhaben angrenzenden landwirtschaftlichen Grundstücke befürchtet und insbesondere gefordert, alle Vorfluter auf Kosten des Vorhabensträgers vor Baubeginn auszubaggern, das „Weiherbrunnbächlein“ zu verfüllen bzw. zu verrohren, das Problem des Abflusses von Oberflächenwasser aus Waldflächen zu lösen und das Niederschlagswasser im Bereich Bau-km 0+50 bis 0+330 nicht breitflächig zu versickern, sondern gesammelt abzuleiten.

Der Vorhabensträger hat zu diesen Forderungen ausgeführt, dass das Entwässerungskonzept zur Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers in Abstimmung mit dem amtlichen Sachverständigen Wasserwirtschaftsamt Ansbach festgelegt worden sei. Es seien keine schädlichen Auswirkungen infolge des Oberflächenwasserabflusses zu erwarten. Die Gewährleistung der Funktionsfähigkeit der vorhandenen Vorflut sei Angelegenheit des Unterhaltungspflichtigen, hier der Gemeinde Petersaurach. Deshalb sei der Vorhabensträger nicht verpflichtet, vor Beginn der Baumaßnahme alle Vorfluter auf seine Kosten ausbaggern zu lassen. Zur Bewirtschaftung des gemeindlichen Restgrundstücks (Fl.Nr. 1755) werde der vorhandene westliche Durchlass unter dem Sportgelände („Weiherbrunnbächlein“) verlängert, um ein Überfahren des Grabens zu ermöglichen. Dies wurde im Rahmen der Tekturplanung berücksichtigt. Einer gesonderten Lösung des Problems des Abflusses von Oberflächenwasser aus Waldflächen bedürfe es nicht, weil das Entwässerungskonzept insgesamt in Abstimmung mit dem amtlichen Sachverständigen Wasserwirtschaftsamt Ansbach festgelegt worden sei. Lediglich zwischen Bau-km 0+280 und 0+340 verbleibe ein 60 m langer Straßenabschnitt der nach Norden entwässere. Auf Grund der Rahmenbedingungen (Topographie und Gasleitung DN 900) sei eine Entwässerung über Mulden und Rohrleitungen für diesen Bereich nicht möglich. Da auf Grund des kurzen Abschnittes relativ geringe Mengen Fahrbahnoberflächenwassers anfielen, sei eine breitflächige Ableitung mit Versickerung über die belebte Oberbodenzone der dort 5,0 - 6,0 m breiten Dammböschung vorgesehen. Die Gefahr von Staunässe sei nicht gegeben, weil das angrenzende Gelände von der Trasse wegfalle.

Auf Anforderung der Planfeststellungsbehörde hat das Wasserwirtschaftsamt Ansbach zu diesen Forderungen Stellung genommen und sich den o.g. Ausführungen des Vorhabensträgers angeschlossen. Die Planfeststellungsbehörde wiederum schließt sich der Einschätzung des amtlichen Sachverständigen Wasserwirtschaftsamt Ansbach mit der Folge an, dass den o.g. Forderungen des Bayerischen Bauernverbandes (BBV) und einiger Einwendenden nicht Rechnung getragen werden kann. Aus gleichem Grund ist auch keine Rechtsgrundlage dafür erkennbar, dem Vorhabensträger die von dem Bayerischen Bauernverband im Zusammenhang der Entwässerung geforderte Beweissicherung „im gesamten Bereich der Maßnahme“ aufzugeben (etwas anderes gilt im Zusammenhang der vorübergehenden Inanspruchnahme von Grundstücken und Wegen, siehe dazu unten).

Weiterhin ist eine vorübergehende bauzeitliche Grundwasserabsenkung vorgesehen, für die eine beschränkte Erlaubnis nach Art. 15 BayWHG erforderlich ist, die unter den im regelnden Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses festgesetzten Nebenbestimmungen unproblematisch erteilt werden konnte.

Die von dem Wasserwirtschaftsamt Ansbach in den Planunterlagen im Wege der Roteintragung vorgenommenen Korrekturen wurden in die planfestgestellten Unter-

lagen (Tekturen) übernommen; auf die Übernahme lediglich kommentierender Roteintragungen wurde verzichtet.

2.4.7 Land- und Forstwirtschaft als öffentliche Belange

2.4.7.1 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Belangen der Land- und Forstwirtschaft

Das Vorhaben beansprucht in nicht unerheblichem Umfang Flächen, die bisher land- bzw. forstwirtschaftlich genutzt werden. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbau dennoch mit den Belangen der Land- und Forstwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Land- und Forstwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Land- und Forstwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Land- und Forstwirtschaft zwar noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (z. B. Anschneidungen) betroffen. Diese Beeinträchtigungen lassen sich im Hinblick auf eine ausgewogene und fahrdynamische Straßenführung jedoch nicht vermeiden und sind so weit wie möglich reduziert und nicht so erheblich, als dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegen stünden.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe treten durch den mit dem Vorhaben verbundenen Flächenverbrauch nicht ein.

2.4.7.2 Einwendungen des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach hat aus landwirtschaftlicher Sicht keine Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben, aber gefordert, dass die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen während der Bauphase sichergestellt werden müsse. Weiterhin, dass bei der Zwischenlagerung und Wiederverfüllung des Oberbodens möglichst auf trockene Bodenverhältnisse zu achten sei. Beiden Forderungen ist durch entsprechende Auflagen im verfügbaren Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses Rechnung getragen worden.

2.4.7.3 Einwendungen des Bayerischen Bauernverbandes (BBV)

Zur Vermeidung von Wiederholungen werden im Folgenden nur diejenigen Einwendungen des BBV behandelt, die nicht schon in den vorangehenden Abschnitten dieses Beschlusses inhaltlich bearbeitet wurden oder die sich nicht durch Zusagen des Vorhabensträgers erledigt haben.

- Der BBV hat für den Fall, dass im Rahmen einer vorübergehenden Flächeninanspruchnahme Ablagerungen von Boden, Baumaterial oder das Abstellen von Baufahrzeugen auf landwirtschaftlichen Flächen notwendig werden, gefordert, eine Beweissicherung durchzuführen und die entstandenen Flur- und Aufwuchsschäden nach den Schätzungsrichtlinien und Entschädigungssätzen des Bayerischen Bauernverbandes zu ersetzen. Auch diesen Forderungen wurde durch schriftliche Zusagen des Vorhabensträgers entsprochen.

Die Planfeststellungsbehörde interpretiert die allgemeine schriftliche Zusage des Vorhabensträgers, die „betroffenen Wege / Flächen durch Fotografie“ zu dokumentieren dahin, dass von ihr auch die vorübergehend in Anspruch zu

nehmenden Flächen umfasst sind. Die Dokumentation ist entsprechend ständiger Übung wie folgt durchzuführen: Der Vorhabensträger führt vor Baubeginn auf seine Kosten eine Beweissicherung der nach den Grunderwerbsunterlagen vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen in Form einer fotografischen und schriftlichen Dokumentation des zum Begehungszeitpunkt vorgefundenen Zustandes durch und stellt diese Dokumentation den betroffenen Grundstückseigentümern vor Baubeginn zur Verfügung. Die jeweiligen Grundstückseigentümer werden rechtzeitig vor dem Dokumentationszeitpunkt unterrichtet, um ihnen die Teilnahme an der Begehung ihrer Grundstücke zu ermöglichen. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (AELF) und / oder der Bayerische Bauernverband (BBV) werden auf Wunsch der jeweils betroffenen Grundstückseigentümer zu der Durchführung der Beweissicherung hinzugezogen. Nach Fertigstellung des Vorhabens werden die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen zusammen mit den betroffenen Landwirten - auf deren Wunsch auch mit dem AELF und / oder dem BBV - erneut begangen und evtl. verbliebene Schäden fotografisch und schriftlich festgehalten, um sie im Rahmen der Bauabnahme gegenüber den bauausführenden Firmen geltend zu machen und anschließend sachgerecht beseitigen zu lassen.

Dass die Entschädigungen nach den Richtsätzen des Bayerischen Bauernverbandes für vorübergehend beanspruchte Flächen und direkt vom Staatlichen Bauamt in Ansbach ausgezahlt werden, hat der Vorhabensträger ausdrücklich zugesagt.

- Dem Antrag des Bayerischen Bauernverbandes, den Grundstückseigentümern und -bewirtschaftern der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen hinsichtlich möglicher Rückstände und Bodenverunreinigungen eine Haftungs-freistellung zu gewähren, kann nicht entsprochen werden. Eine solche Freistellung würde zu einer weitreichenden verursacher- und verschuldens-unabhängigen "Garantiehafung" des Vorhabensträgers führen, für welche keine Rechtsgrundlage erkennbar ist. Der Vorhabensträger würde auch für Altlasten haften, die nicht ursächlich auf die Baumaßnahme zurückzuführen sind. Durch die zugesagte Beweissicherung sind die Grundstückseigentümer ausreichend geschützt.
- Zu Flst.Nr. 1716 fordert der BBV die Anlage eines Anwandweges vom Sandbühlweg (Flst.Nr. 1713) bis zum Grundstück westlich der Straße. Dieser Forderung kann nur teilweise entsprochen werden. Eine direkte Zufahrt von der Staatsstraße ist an dieser Stelle aufgrund der Dammhöhe nicht möglich. Um das Grundstück bewirtschaften und Unterhaltungsarbeiten am Graben durchführen zu können, wird westlich neben dem Bahndamm eine Überführung errichtet, um das Queren der Aurach von Fl. Nr. 1718,0 aus zu ermöglichen. Die Zufahrt kann über das öffentliche Grundstück (Fl. Nr. 1718) erfolgen. Diese Ergänzung wurde als Tektur in die planfestgestellten Unterlagen aufgenommen. Selbstredend hat der Vorhabensträger dafür Sorge zu tragen, dass die Zufahrt über das öffentliche Grundstück (Fl. Nr. 1718) zu der Überführung möglich ist.
- Zu Flst.Nrn. 1720, 1721, 1722, 1723 hält der BBV und auch einige Landwirtinnen und Landwirte die Anlage eines Anwandweges östlich der Straße für erforderlich. Im Rahmen des Erörterungstermines vom 03.05.2016 wurde zwischen den anwesenden betroffenen Landwirtinnen und Landwirten und dem Vorhabensträger einvernehmlich vereinbart, auf die Anlage eines kompletten Anwandweges zu verzichten. Die Erschließung des Grundstückes Flst. Nr. 1723 soll durch eine separate Zufahrt von der Gemeindeverbindungsstraße sichergestellt werden. Das Grundstück Flst.Nr. 1721 kann, wie bisher, über den öffentlichen Weg Flst.Nr. 1730 erreicht werden. Im Bereich des Kreisverkehrs wird eine Zufahrt geschaffen. Zur Erschließung des Grundstückes Flst.Nr.

1722 wird ein kurzes Wegstück parallel zur neuen Staatsstraße auf dem Grundstück Flst.Nr. 1721 angelegt. Der Eigentümer dieses Grundstückes wurde ergänzend angehört und hat keine Einwendungen gegen die Inanspruchnahme seines Grundstückes in einem Umfang von 48 m² erhoben.

- Der BBV fordert, der Wirtschaftsweg Flst.Nr. 1282 müsse eine Zufahrt zur neuen Straße erhalten, da er die Hinterliegergrundstücke erschließe. Dieser Forderung kann nicht entsprochen werden, da ein Anschluss dieses Weges an die neue Staatsstraße nicht erforderlich ist. Der Weg endet bereits im Bestand an der Grundstücksgrenze Fl.Nr. 1278 (und nicht an einem öffentlichen Verkehrsweg). Er bindet in östlicher Richtung an das öffentliche Verkehrsnetz an; hieran ändert sich durch die Planung nichts.
- Der BBV fordert weiterhin, für das Grundstück Flst.Nr. 1279 eine Zufahrt auf die neue Straße bei Bau-km 0+950 zu schaffen. Auch dieser Forderung kann nicht entsprochen werden, da eine gesonderte Zufahrt auf die neue Straße nicht erforderlich ist. Für das Grundstück Fl. Nr. 1279 bestehen nämlich auch nach dem Bau weiterhin zwei Zufahrten über öffentlichen Grund (Fl. Nr. 1285/2 GVS und Fl. Nr. 1282 öFW).
- Der BBV beantragt auch, 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 diesbzgl. zugesagt, die neuen Straßengrundstücke nach Baufertigstellung auf ihre Kosten neu zu vermessen und abzumarken. Eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Grenzzeichen vor Baubeginn ist überflüssig, weil nach Baufertigstellung die notwendigen Grenzzeichen neu gesetzt werden.
- Der BBV beantragt schließlich, die sofortige Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses bis zur endgültigen Rechtskraft auszusetzen. Dieser Antrag ist – zumindest derzeit – unbegründet und deshalb abzuweisen. Das planfestgestellte Vorhaben ist nicht kraft Gesetzes sofort vollziehbar, die sofortige Vollziehbarkeit wurde auch nicht im Beschlusstenor angeordnet und der Vorhabensträger hat die Anordnung der sofortigen Vollziehung bis zum jetzigen Zeitpunkt auch nicht beantragt.

2.4.8 Wald

Für die Realisierung des Vorhabens (2. Bauabschnitt) muss kein Wald i. S. v. Art 2 Abs. 1 BayWaldG gerodet werden. Im BA 2 ist vor allem der westliche Bereich mit Wald bestockt. Diese Forste sind nahezu ausschließlich als Kiefernbestand mit einzelnen eingestreuten Fichten aufgebaut. Mischwald oder Laubwaldbestände sind nur sehr kleinflächig ansprechbar und liegen weitgehend isoliert. Sie entfalten keine besondere Biotopqualität. Insbesondere die westlichen Wälder enden ohne Waldsaum und entsprechenden Unterwuchs mit Sträuchern abrupt an Grünwegen oder landwirtschaftlich genutzten Flächen. Erhebliche Beeinträchtigungen dieser Waldflächen oder der ihnen zugewiesenen Waldfunktionen sind durch den hier inmitten stehenden Bauabschnitt nicht zu besorgen.

2.4.9 Fischerei

Fischereiliche Belange sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

2.4.10 Denkmalschutz

Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege werden durch das Vorhaben nicht berührt.

Im Planungsraum befinden sich aber zwei bekannte Bodendenkmäler sowie eine Verdachtsfläche für Bodendenkmäler. Es handelt sich um vorgeschichtliche Siedlungen nördlich und südlich der Aurach. Aufgrund der siedlungsgünstigen Lage ist das Risiko sehr groß, dass innerhalb der Verdachtsfläche weitere Bodendenkmäler vorhanden sind.

Wer in der Nähe von Bodendenkmälern, die ganz oder zum Teil über der Erdoberfläche erkennbar sind, Anlagen errichten, verändern oder beseitigen will, bedarf der Erlaubnis, wenn sich dies auf Bestand oder Erscheinungsbild eines dieser Bodendenkmäler auswirken kann. Die Erlaubnis kann versagt werden, soweit das Vorhaben zu einer Beeinträchtigung des Wesens, des überlieferten Erscheinungsbilds oder der künstlerischen Wirkung des Bodendenkmals führen würde und gewichtige Gründe des Denkmalschutzes für die unveränderte Beibehaltung des bisherigen Zustands sprechen (Art. 7 Abs. 4 i. V. m. Art. 6 Abs. 2 Satz 2 BayDSchG).

Die Erlaubnis ist hier zu erteilen, weil die Versagungsvoraussetzungen unter Berücksichtigung der verfügbaren Schutzauflagen nicht erfüllt sind. Bei der Prüfung der genannten Versagungsvoraussetzung ist - bereits auf Tatbestandsebene - eine Abwägung zwischen den für das Vorhaben und den für den Erhalt des Bodendenkmals sprechenden denkmalpflegerischen Belangen vorzunehmen. Diese Abwägung führt in vorliegendem Fall zu dem Ergebnis, dass den für die Verwirklichung des Vorhabens sprechenden Belangen Vorrang gegenüber den denkmalpflegerischen Belangen mit der Folge einzuräumen ist, dass die Erlaubnis zu erteilen ist. Die für das Vorhaben sprechenden Gemeinwohlgründe sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde so gewichtig, dass sie unter Berücksichtigung der verfügbaren Schutzauflagen die für die unveränderte Beibehaltung des bisherigen Zustands sprechenden Gründe deutlich überwiegen. Die Entscheidung über die Erlaubnis wird von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst, ein gesonderter Ausspruch ist nicht erforderlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG).

2.4.11 Gemeindliche Belange

Die Gemeinde Petersaurach hat gefordert, den Fuß- und Radweg im Bereich des Sportplatzes zu verlegen, um die Zuwegung zum Schulsportgelände für Fußgänger und Radfahrer sicherer zu gestalten. Dieser Forderung wurde von dem Vorhabensträger im Nachgang des Erörterungstermines mit der Gemeinde Petersaurach nochmals erörtert. Es wurde, abweichend von der ursprünglichen Forderung der Gemeinde, einvernehmlich festgelegt, den Geh- und Radweg an der ursprünglich geplanten Kreuzungsstelle zu belassen, ihn aber um ca. 82 Meter bis zu einer vorhandenen sicheren Querungsmöglichkeit an der GVS zu verlängern. Diese Festlegung, welcher der Gemeinderat der Gemeinde Petersaurach zugestimmt hat, wurde in die planfestgestellten Tekturunterlagen übernommen.

2.4.12 Sonstige öffentliche Belange

2.4.12.1 Deutsche Bahn AG

Von den Planungen des Bauabschnitts 2 sind die Belange der Deutschen Bahn AG im Bereich des Bahnüberganges Bahn-km 2,340 der Bahnlinie 5253 Wicklesgreuth - Windsbach betroffen. Die Deutsche Bahn AG fordert, sicherzustellen, dass durch die Vorfahrtssituation im Bereich des Kreisverkehrs kein Rückstau bis in den BÜ-Bereich hinein entsteht. Für den Fall, dass es zum Rückstau kommen sollte, wird gefordert, dass der Kreisverkehr in die Bahnübergangssicherung einbezogen werden muss (BÜSTRA mit Veranlassung und Kostentragung durch Straßenbaulastträger). Dies sei durch ein verkehrstechnisches Gutachten zu überprüfen. Das Gutachten sei der Deutschen Bahn AG zur Zustimmung vorzulegen. Die Maßnahmen am Bahnübergang (neuer Fuß- und Radwegübergang) seien mittels Kreuzungsvereinbarung zu regeln. Kostenträger sei der Straßenbaulastträger. Die vorübergehenden Inanspruchnahme von Bahngrund im Bereich des Bahnübergangs sei im Rahmen der abzuschließenden Baudurchführungsvereinbarung zu regeln.

Den Forderungen der Deutschen Bahn AG wurde teilweise durch schriftliche Zusagen des Vorhabensträgers entsprochen. Der Vorhabensträger hat für den Kreisverkehr eine Leistungsfähigkeitsüberprüfung durchgeführt und dabei Rückstaulängen von maximal 6 Metern ermittelt. Danach ist kein Rückstau auf die Bahnlinie zu befürchten. Für den Fall, dass sich trotz der berechneten Rückstaulängen ein Rückstau doch nicht ausschließen lassen sollte, ist vorsorglich als Nebenbestimmung in den regelnden Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen worden, dass dann der Kreisverkehr in die Bahnübergangssicherung einzubeziehen ist (BÜSTRA mit Veranlassung und Kostentragung durch den Vorhabensträger). Dies ist in diesem Fall durch ein verkehrstechnisches Gutachten nochmals zu überprüfen, das der Deutschen Bahn AG zur Zustimmung vorzulegen ist.

2.4.12.2 Zweckverband zur Wasserversorgung der Rechenberg-Gruppe

Sämtlichen Forderungen des Zweckverbandes zur Wasserversorgung der Rechenberg-Gruppe wurde durch schriftliche Zusagen des Vorhabensträgers Rechnung getragen.

2.5 Private Belange, private Einwendungen

Dem planfestgestellten Vorhaben stehen gewichtige private Belange gegenüber. Solche Belange sind vor allem dadurch betroffen, dass aus unterschiedlich genutzten, privateigenen Grundstücken Flächen benötigt werden. Daneben führt das Vorhaben in Teilbereichen zu einer zusätzlichen Lärm- und Schadstoffbelastung in seiner Umgebung. Diese und andere Belange wurden unabhängig davon, ob entsprechende Einwendungen in jedem Einzelfall erhoben wurden, in die Überprüfung einbezogen, sofern sie aus den Verfahrensunterlagen erkennbar waren.

Die Entscheidung, die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen zurückzuweisen, soweit sie nicht in diesem Beschluss bzw. durch Zusagen des Vorhabensträgers Berücksichtigung gefunden haben oder sich im Laufe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben, stützt sich auf die in den einzelnen Abschnitten dieses Beschlusses bereits dargelegten Überlegungen. Soweit sich nicht hieraus bereits ergibt, dass und warum einzelnen Einwendungen unter Beachtung aller Belange nicht stattgegeben werden kann, wird im Folgenden

dargelegt, warum und gegebenenfalls unter welchen Bedingungen individuelle Betroffenen im öffentlichen Interesse hinzunehmen sind.

Zur Klarstellung ist darauf hinzuweisen, dass für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens wie Grundverlust usw. das Entschädigungsverfahren vorgesehen ist, die diesbzgl. Entschädigungsfragen werden daher nicht in diesem Beschluss geregelt. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Im Rahmen des Entschädigungsverfahrens ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8 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 außerhalb der Planfeststellung zu regeln. Auch das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche und die damit verbundenen Entschädigungsfragen sind erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346). Für die Betroffenen bietet die dargestellte Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten. Die Planfeststellungsbehörde muss grundsätzlich auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG, Urteile vom 27.03.1980, NJW 1981, 241, und vom 05.11.1997, UPR 1998, 149).

2.5.1 Formblatteinwendungen „BBV“

Von privater Seite wurden wiederholt Einwendungen unter Verwendung eines von dem Bayerischen Bauernverband (BBV) herausgegebenen Formulars vorgetragen, die teilweise auch Gegenstand der Stellungnahme des Bayerischen Bauernverbandes sind. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird deshalb insoweit auf die obigen Ausführungen verwiesen. Soweit weitere Punkte vorgebracht wurden, werden diese nachfolgend behandelt, sofern sie nicht schon in den vorangehenden Abschnitten dieses Beschlusses inhaltlich bearbeitet wurden oder sich durch Zusagen des Vorhabensträgers erledigt haben.

Mehrere Einwanderinnen und Einwander befürchten durch das Vorhaben bedingte Beeinträchtigungen der von ihnen in diesem Kontext genannten Grundstücke durch Abschneiden der Vorflut zur Grundstücksentwässerung und Grundstücksdrainage. Anhaltspunkte dafür, dass durch die festgestellte Planung die Grundstücksentwässerung bei den von den Einwendenden genannten Grundstücken beeinträchtigt werden könnte, sind nicht erkennbar; auch das Wasserwirtschaftsamt Ansbach hat diesbzgl. keine fachlichen Bedenken geäußert. Im Übrigen hat der Vorhabensträger zugesagt, von der Bauausführung berührte Drainageanlagen in Abstimmung mit dem jeweiligen Eigentümer in ihrer Funktion aufrecht zu erhalten und - soweit notwendig - die Drainageanlagen entsprechend zu verlegen.

Verschiedentlich werden vorhabensbedingte Beeinträchtigungen von im Einzelnen genannten Grundstücken durch eine Absenkung bzw. Anhebung des Grundwassers während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahmen befürchtet. Diese Einwendungen sind zurückzuweisen. Für die Planfeststellungsbehörde sind keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass sich hier infolge des Vorhabens dauerhafte Änderungen an den Grundwasserverhältnissen ergeben könnten, die erhebliche Auswirkungen auf die angeführten Grundstücke haben können. Das

Wasserwirtschaftsamt Ansbach hat ebenso keine dahin gehenden fachlichen Bedenken geäußert.

Einige Einwenderinnen und Einwender machen vorhabensbedingte Beeinträchtigungen von im Einzelnen benannten Grundstücken durch Hangwasser geltend. Diese Einwendungen werden ebenso als unbegründet zurückgewiesen. Die befürchteten Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten. Entlang der Dammfüße der plangegegenständlichen Streckenabschnitte sind weitgehend Entwässerungsmulden vorgesehen, die das von Böschungsf lächen abfließende Wasser auffangen und ableiten und damit einen Wasserzutritt auf angrenzende Grundstücke verhindern. Lediglich zwischen Bau-km 0+280 und 0+340 verbleibt ein 60 m langer Straßenabschnitt, der nach Norden entwässert. Wie bereits ausgeführt wurde, ist auf Grund der Rahmenbedingungen (Topographie und Gasleitung DN 900) eine Entwässerung über Mulden und Rohrleitungen für diesen Bereich nicht möglich. Da auf Grund des kurzen Abschnittes relativ geringe Mengen Fahrbahnoberflächenwassers anfallen, ist die vorgesehene breitflächige Ableitung mit Versickerung über die belebte Oberbodenzone der dort 5,0 - 6,0 m breiten Dammböschung schadlos möglich. Die Gefahr von Staunässe ist, wie das Wasserwirtschaftsamt Ansbach bestätigt hat, nicht gegeben, weil das angrenzende Gelände von der Trasse wegfällt.

2.5.2 Einzeleinwendungen

Die inhaltlich an anderer Stelle dieses Beschlusses noch nicht behandelten Einwendungen von privater Seite werden aus Datenschutzgründen in anonymisierter Form unter einer individuell vergebenen Einwendungsnummer nachfolgend abgehandelt. Aus Gründen der Vereinfachung wird dabei durchgehend von Einwendenden gesprochen; dies schließt sowohl männliche und weibliche Einzeleinwenderinnen und -einwender als auch Personenmehrheiten ein.

2.5.2.1 Einwendende 1

- *Die Einwendenden kritisieren, dass das Vorhaben zu einer erheblichen Zunahme der Lärmbelastung an den von ihnen bewohnten Wohnanwesen, insbesondere nachts und an lärmsensiblen Wohnbereichen, führe. Die Wohnbereiche würden nicht ausreichend vor Lärm geschützt.*

Es trifft zu, dass die Maßnahme an den von den Einwendenden bewohnten Wohnanwesen zu nicht unerheblichen Verkehrslärmmehrungen führen wird. Auf der Süd- und Ostseite werden die Immissionsbelastungen zwar in etwa mit und ohne Baumaßnahme in der gleichen Größenordnung auftreten. An der West- bzw. Nordseite aber sind im Vergleich des Prognosenu llfalls für 2030 (Situation ohne BA 1 und 2) mit dem Prognoseplanfall für 2030 (Situation mit BA 1 und 2) an den Immissionspunkten, die für die Wohnanwesen der Einwendenden untersucht worden sind, Verkehrslärmmehrungen in Höhe von bis zu 13 dB(A) am Tage und in Höhe von bis zu 13,3 dB(A) in der Nacht prognostiziert.

Dennoch besteht kein Anspruch der Einwendenden auf Maßnahmen aktiven oder passiven Lärmschutzes.

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist 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 Verkehrsgereusche ist in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV im Regelfall abschließend erfolgt (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 13.03.1996, VBIBW 1996, 423-428).

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 in dieser Vorschrift - 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, 1008-1010).

Das Gebiet nördlich der Langenloher Straße, in dem die Wohngebäude der Einwendenden belegen sind, ist bauplanungsrechtlich als Dorfgebiet im Sinne des § 5 der Baunutzungsverordnung festgesetzt (Bebauungsplan Nr. 1 für das Gebiet nördlich der Langenloher Straße vom 21.04.1964). Anhaltspunkte dafür, dass der Bebauungsplan funktionslos geworden wäre und deshalb eine bauplanungsrechtliche Beurteilung an Hand der tatsächlich vorhandenen Bebauung durchzuführen wäre, sind nicht vorgetragen und auch nicht erkennbar.

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 in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A) nicht überschreitet. Ein Anspruch auf Maßnahmen (aktiven oder passiven) Lärmschutzes besteht erst, wenn die genannten Grenzwerte überschritten werden. Dies ist jedoch in Bezug auf die Wohnanwesen der Einwendenden nicht der Fall. Der höchste für den Prognoseplanfall an den Wohnanwesen der Einwendenden prognostizierte absolute Wert beläuft sich auf 58,3 dB(A) tags und 49,2 dB(A) nachts (auf der Südseite). Diese Werte liegen mit -5,7 dB(A) Tags und - 4,8 dB(A) deutlich unterhalb der Grenzwerte. Auf der West- und Nordseite, auf welchen die neue Straße den größten Einfluss hat, liegend die Immissionsbelastungen mit maximal 56,4 dB(A) Tags und 47,3 dB(A) Nachts nicht nur deutlich unter den maßgeblichen Immissionsgrenzwerten für Mischgebiete, sondern sogar unter denjenigen für Wohngebiete.

Die schalltechnischen Berechnungen wurden vom Sachgebiet 50 der Regierung von Mittelfranken (Technischer Umweltschutz) geprüft. Dieses hat weder die Plausibilität der verwendeten Eingangsdaten, noch die durchgeführten Berechnungen bemängelt. Substantiierte Einwendungen wurden insoweit auch im Anhörungsverfahren nicht erhoben. Für die Planfeststellungsbehörde besteht deshalb kein Anlass, an den schalltechnischen Berechnungen und der Richtigkeit der diesbezüglichen Ergebnisse zu zweifeln und weitere diesbzgl. 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, DVBl. 1994, 763-764, m. w. N.). Solche Gründe sind hier nicht ersichtlich.

Auch die unterhalb der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV liegende Lärmbelastung, insbesondere von Gebieten, die dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, ist mit entsprechendem Gewicht in die Gesamtabwägung einzustellen. Den Belangen des Lärmschutzes kommt insgesamt indessen in vorliegendem Fall kein solches Gewicht zu, als dass dies die Ausgewogenheit der Planung in Frage stellen könnte.

- *Die Einwendenden bemängeln, dass die lärmtechnischen Besonderheiten des Kreisverkehrs nicht berücksichtigt worden seien.*

Hinsichtlich der Befürchtung, dass der Kreisverkehr wegen der Brems- und Beschleunigungsvorgänge zu einer Lärmmehrung gegenüber einer durchgehenden Strecke führe, so dass bei der Lärmberechnung ein entsprechender Zuschlag einzurechnen sei, gilt, dass die RLS 90 für Kreisverkehre (im Gegensatz zu Lichtsignalanlagen) keinen Zuschlag vorsieht, woraus geschlossen werden kann, dass die Lärmentwicklung durch Brems- und Beschleunigungsvorgänge bei Kreisverkehren jedenfalls nicht höher ist, als wenn an gleicher Stelle eine durchgehende Strecke mit gleicher Verkehrsbelastung verlaufen würde bzw. ein nicht lichtsignalgesteuerte Einmündung vorhanden wäre.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass dem Ordnungsgeber nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ein erheblicher Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum zu, der sich auch auf das Verfahren zur Ermittlung der Immissionsbelastung erstreckt (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, UPR 1996, 346-349; Urteil vom 03.03.1999, UPR 1999, 388-390; Urteil vom 20.12.2000, UPR 2001, 351-352; Urteil vom 14.11.2001, BVerwGE 115, 237-249). Vereinfachungen und Pauschalierungen sind dabei zulässig, auch wenn diese dazu führen, dass der tatsächliche Lärmpegel zu bestimmten Zeiten höher, zu anderen Zeiten niedriger als der Grenzwert liegt (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 a. a. O.). Der Wertungsspielraum wird erst dann überschritten, wenn die rechnerisch ermittelte Lärmbelastung die Wirklichkeit nicht oder nur noch völlig unzulänglich abbildet (BVerwG, Urteile vom 03.03.1999 a. a. O. und vom 20.12.2000 a. a. O.). Offensichtliche Mängel, die Zweifel an der grundsätzlichen Eignung des Berechnungsverfahrens begründen könnten, die voraussichtliche Lärmbelastung wirklichkeitsnah abzubilden, sind nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes in Bezug auf die 16. BImSchV / RLS 90 aber nicht gegeben (so ausdrücklich BVerwG, Urteil vom 09.06.2010, NuR 2010, 870-879).

- *Die Einwendenden bezweifeln, dass bei der Verkehrsprognose die zukünftige Entwicklung des nahen Gewerbegebietes berücksichtigt worden sei.*

Der Zweifel ist unbegründet. Die Verkehrserzeugung der Struktureinrichtungen für Petersaurach ist in die Prognosemodelle des Verkehrsgutachtens eingeflossen. Darin wird das zum Teil bebaute Gewerbegebiet südlich der St 2412 als Baufläche eingeschätzt, die eher zur Eigenentwicklung bestehender und Entwicklung kleinerer Gewerbegebiete mit Bezug zu Petersaurach dient. Eine wesentliche Erhöhung der Arbeitsplatzanzahl ist damit nicht zwingend verbunden. Außerdem liegen die Anschlussstellen an die BAB A6 bei Lichtenau und

Neuendettelsau und damit die Flächen mit potenziellen schwerlastverkehrsinintensiven Verkehren einige Kilometer von Petersaurach entfernt. Damit sind in dem der Lärmberechnung zu Grunde liegenden Verkehrsmodell alle zu erwartenden Verkehrsentwicklungen eingearbeitet worden.

- *Die Einwendenden kritisieren, dass die Wohnbereiche nicht ausreichend vor Abgas geschützt würden.*

Es besteht indessen auch kein Anspruch der Einwendenden auf Maßnahmen zum Schutz vor Abgasen.

Die Schädlichkeitsgrenze für Luftschadstoffe ist durch die Vorgaben der 39. BImSchV normativ festgelegt. Die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV ist indessen mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern. Sie ist keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens. Es besteht keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte dieser Rechtsverordnung vorhabenbezogen sicherzustellen; eine solche Verpflichtung folgt auch nicht aus einem Umkehrschluss aus § 50 Satz 2 BImSchG (vgl. BVerwG, Urteile vom 26.05.2004, BVerwGE 121, 57-67, und vom 23.02.2005, BVerwGE 123, 23-37). Die Planfeststellungsbehörde kann dem Gebot der Problembewältigung vielmehr dadurch 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. Es muss also absehbar sein, dass das Vorhaben nicht die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung dieser Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern. Diese Voraussetzung ist in vorliegendem Fall angesichts der in Rede stehenden Verkehrszahlen und des topographischen Umfeldes der Maßnahme, das eine weitgehend ungehinderte Schadstoffverdünnung ermöglicht, offensichtlich erfüllt. Im Übrigen hat der Vorhabensträger eine Abschätzung der Immissionskonzentrationen nach der „Richtlinie zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012)“, welche den aktuellen Stand der Erkenntnisse zur prognostischen Abschätzung der auf Grundlage einer geplanten Straßenbaumaßnahme zu erwartenden Luftschadstoffe enthält, durchführen lassen. Die Abschätzung führt zu dem Ergebnis, dass Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV durch die neue Staatstraße nicht zu erwarten sind.

2.5.2.2 Einwendende 2

- *Die Einwendenden kritisieren, dass das Vorhaben zu einer erheblichen Zunahme der Lärmbelastung an den von ihnen bewohnten Wohnanwesen führe.*

Es trifft zu, dass die Maßnahme an dem von den Einwendenden bewohnten Wohnanwesen zu Verkehrslärmmehrungen führen wird. Im Vergleich des Prognosenullfalls für 2030 (Situation ohne BA 1 und 2) mit dem Prognoseplanfall für 2030 (Situation mit BA 1 und 2) sind an den Immissionspunkten, die für die Wohnanwesen der Einwendenden untersucht worden sind, Verkehrslärmmehrungen in Höhe bis zu 6,2 dB(A) am Tage und in der Nacht prognostiziert.

Die Schwelle der Zumutbarkeit wird bezüglich eines Immissionspunktes überschritten, bezüglich der weiteren Immissionspunkte eingehalten. Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist 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, 423-428).

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 in dieser Vorschrift - 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, 1008-1010).

Das Gebiet südlich der Langenloher Straße, in dem das Wohngebäude der Einwendenden belegen ist, ist bauplanungsrechtlich entsprechend seiner Darstellung im Flächennutzungsplan der Gemeinde Petersaurach als Allgemeines Wohngebiet einzustufen. Anhaltspunkte dafür, dass die Darstellung im Flächennutzungsplan nicht zutreffen könnte und deshalb eine bauplanungsrechtliche Beurteilung an Hand der tatsächlich vorhandenen Bebauung durchzuführen wäre, sind nicht vorgetragen und auch nicht erkennbar.

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 in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A) nicht überschreitet. Ein Anspruch auf Maßnahmen (aktiven oder passiven) Lärmschutzes besteht, wenn die genannten Grenzwerte überschritten werden.

Dies ist in Bezug auf die Wohnanwesen der Einwendenden bezüglich eines Immissionspunktes der Fall. Der für den Prognoseplanfall an diesem Immissionspunkt prognostizierte Wert beläuft sich auf 60,7 dB(A) tags und 51,6 dB(A) nachts. Diese Werte überschreiten die Grenzwerte mit 1,7 dB(A) Tags und 2,6 dB(A) nachts. An den übrigen Immissionspunkten werden die Grenzwerte eingehalten.

Falls die bei Lärmvorsorge für die jeweilige Gebietsart maßgeblichen Immissionsgrenzwerte - wie hier - an der baulichen Anlage überschritten werden und die Voraussetzungen einer wesentlichen Änderung nach § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV vorliegen, ist zunächst zu prüfen, ob mit technisch und wirtschaftlich vertretbaren aktiven Maßnahmen ein ausreichender Schallschutz gewährleistet werden kann. Falls dies nicht der Fall ist oder die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden, ist für Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, mit passiven Mitteln ein den Grenzwerten genügender Immissionspegel zu erreichen. Bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für den Tag besteht auch ein Anspruch auf Entschädigung von Außenwohnbereichen, wie Balkone, Loggien und Terrassen sowie unbebauten Außenwohnbereichen.

Für das Wohngebäude der Einwendenden sehen die planfestgestellten Unterlagen 5 und 17 dem Grunde nach einen Anspruch auf passiven Lärmschutz für den Immissionspunkt vor, an dem die Grenzwerte überschritten werden. Die Festlegungen sind kraft der Planfeststellung dieser Unterlagen für den Vorhabensträger verbindlich, ohne dass es einer nochmaligen Tenorierung im regelnden Teil dieses Beschlusstextes bedürfte.

Der Anspruch auf passiven Schallschutz ist auf eine Erstattung von Kosten für den Einbau der erforderlichen lärmdämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten baulichen Anlagen gerichtet. Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen bestimmen sich nach den Regelungen der 24. BImSchV (siehe Nebenbestimmung A. 3.4.3). Passive Lärmschutzmaßnahmen werden dann erforderlich, wenn keine ausreichende Schalldämmung der Umfassungsbauteile schutzbedürftiger Räume i. S. d. 24. BImSchV vorhanden ist. Schallschutzmaßnahmen i. S. d. Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern (§ 2 Abs. 1 Satz 1 der 24. BImSchV). Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden und in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle (§ 2 Abs. 1 Satz 2 der 24. BImSchV); durch solche kompensatorischen Lüftungseinrichtungen werden auch die Wohnbedürfnisse der Betroffenen (z. B. die Möglichkeit des Schlafens bei gekipptem Fenster) im Ergebnis angemessen befriedigt (vgl. BVerwG, Urteil 21.09.2006, BVerwGE 126, 340-349). Im Planfeststellungsverfahren wird über den Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen nur dem Grunde nach entschieden. Über die Höhe der Entschädigung wird nicht entschieden. Können sich die Beteiligten nicht einigen, muss auf das Entschädigungsverfahren verwiesen werden. In baulichen Anlagen werden Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, geschützt, wenn am Immissionsort der der Raumnutzung entsprechende Tag- bzw. Nachtimmissionsgrenzwert überschritten ist; für den Schutz von Schlafraum ist hingegen die Überschreitung des Nachtwertes maßgeblich (§ 2 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 i. V. m. Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage der 24. BImSchV; vgl. auch Nr. 13 VLärmSchR 97). Dies bedeutet, dass in der 24. BImSchV abschließend geregelt ist, welche Räume schutzbe-

dürftig sind. Ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen für das gesamte Gebäude besteht nicht.

Es ist nicht zu beanstanden, dass der Vorhabensträger in vorliegendem Fall keine Maßnahmen aktiven Lärmschutzes vorsieht, da hierauf kein Anspruch besteht. Denn aktive Lärmschutzmaßnahmen zwischen der Langenloher Straße und den betroffenen Gebäuden scheiden schon aus Platzgründen, städtebaulichen Gründen sowie aus Gründen der Erreichbarkeit der einzelnen Grundstückszufahrten aus. Sie wären, soweit überhaupt technisch realisierbar, angesichts der geringen Zahl und Höhe der Grenzwertüberschreitungen zudem als unverhältnismäßig zu betrachten.

Die schalltechnischen Berechnungen wurden vom Sachgebiet 50 der Regierung von Mittelfranken (Technischer Umweltschutz) geprüft. Dieses hat weder die Plausibilität der verwendeten Eingangsdaten, noch die durchgeführten Berechnungen bemängelt. Substantiierte Einwendungen wurden insoweit auch im Anhörungsverfahren nicht erhoben. Für die Planfeststellungsbehörde besteht deshalb kein Anlass, an den schalltechnischen Berechnungen und der Richtigkeit der diesbezüglichen Ergebnisse zu zweifeln und weitere diesbzgl. 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, DVBl. 1994, 763-764, m. w. N.). Solche Gründe sind hier nicht ersichtlich.

Auch die unterhalb der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV liegende Lärmbelastung, insbesondere von Gebieten, die dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, ist mit entsprechendem Gewicht in die Gesamtabwägung einzustellen. Den Belangen des Lärmschutzes kommt insgesamt indessen in vorliegendem Fall kein solches Gewicht zu, als dass dies die Ausgewogenheit der Planung in Frage stellen könnte.

- *Die Einwendenden bezweifeln die Richtigkeit der Lärmberechnung, wonach die Nordseite des von ihnen bewohnten Wohnhauses lt. Lärmgutachten mit höheren Immissionswerten zu rechnen habe als die Westseite, obwohl die Westseite dem Kreisverkehr zugewandt sei.*

Die Zweifel sind unbegründet, die zitierten Ergebnisse der Lärmbegutachtung sind plausibel. Auf der Nordseite tritt sowohl der Lärm vom Kreisverkehr, als auch derjenige der östlichen Langenloher Straße in Summe auf, während an der Westseite eine teilweise Abschirmung des von Osten kommenden Verkehrslärmes durch das Gebäude selbst erfolgt. Entsprechendes gilt für die Ostseite im Hinblick auf den Lärm aus Westen, so dass der Lärm an Ost und Westseite jeweils geringer ausfällt als an der Nordseite.

Die schalltechnischen Berechnungen wurden im Übrigen vom Sachgebiet 50 der Regierung von Mittelfranken (Technischer Umweltschutz) geprüft. Dieses hat weder die Plausibilität der verwendeten Eingangsdaten, noch die durchgeführten Berechnungen bemängelt. Substantiierte Einwendungen wurden insoweit auch im Anhörungsverfahren nicht erhoben. Für die Planfeststellungsbehörde besteht deshalb kein Anlass, an den schalltechnischen Berechnungen und der Richtigkeit der diesbezüglichen Ergebnisse zu zweifeln und weitere diesbzgl. Ermittlungen anzustellen. Die Notwendigkeit, ei-

nen 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, DVBl. 1994, 763-764, m. w. N.). Solche Gründe sind hier nicht ersichtlich.

- *Die Einwendenden befürchten, dass die im östlichen Ast des Kreisverkehrs vorgesehene Verkehrsinsel Grundstücksausfahrten teilweise versperren könnte.*

Die Befürchtung ist unbegründet, weil im Bereich der Ausfahrten lediglich eine gezeichnete Sperrfläche, nicht aber eine bauliche Verkehrsinsel vorgesehen ist; letztere beginnt erst weiter westlich.

- *Die Einwendenden bemängeln, dass die lärmtechnischen Besonderheiten des Kreisverkehrs nicht berücksichtigt worden seien.*

Hinsichtlich der Befürchtung, dass der Kreisverkehr wegen der Brems- und Beschleunigungsvorgänge zu einer Lärmmehrung gegenüber einer durchgehenden Strecke führe, so dass bei der Lärmberechnung ein entsprechender Zuschlag einzurechnen sei, gilt, dass die RLS 90 für Kreisverkehre (im Gegensatz zu Lichtsignalanlagen) keinen Zuschlag vorsieht, woraus geschlossen werden kann, dass die Lärmentwicklung durch Brems- und Beschleunigungsvorgänge bei Kreisverkehren jedenfalls nicht höher ist, als wenn an gleicher Stelle eine durchgehende Strecke mit gleicher Verkehrsbelastung verlaufen würde bzw. eine nicht lichtsignalgesteuerte Einmündung vorhanden wäre.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass dem Ordnungsgeber nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ein erheblicher Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum zu, der sich auch auf das Verfahren zur Ermittlung der Immissionsbelastung erstreckt (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, UPR 1996, 346-349; Urteil vom 03.03.1999, UPR 1999, 388-390; Urteil vom 20.12.2000, UPR 2001, 351-352; Urteil vom 14.11.2001, BVerwGE 115, 237-249). Vereinfachungen und Pauschalierungen sind dabei zulässig, auch wenn diese dazu führen, dass der tatsächliche Lärmpegel zu bestimmten Zeiten höher, zu anderen Zeiten niedriger als der Grenzwert liegt (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 a. a. O.). Der Wertungsspielraum wird erst dann überschritten, wenn die rechnerisch ermittelte Lärmbelastung die Wirklichkeit nicht oder nur noch völlig unzulänglich abbildet (BVerwG, Urteile vom 03.03.1999 a. a. O. und vom 20.12.2000 a. a. O.). Offensichtliche Mängel, die Zweifel an der grundsätzlichen Eignung des Berechnungsverfahrens begründen könnten, die voraussichtliche Lärmbelastung wirklichkeitsnah abzubilden, sind nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes in Bezug auf die 16. BImSchV / RLS 90 aber nicht gegeben (so ausdrücklich BVerwG, Urteil vom 09.06.2010, NuR 2010, 870-879).

- *Die Einwendenden kritisieren, dass die Frage nach der Schadstoffbelastung durch Abgase in Wohnbereichen nicht näher untersucht wurde.*

Eine nähere Untersuchung der lufthygienischen Situation war in vorliegendem Planfeststellungsverfahren nicht veranlasst.

Die Schädlichkeitsgrenze für Luftschadstoffe ist durch die Vorgaben der 39. BImSchV normativ festgelegt. Die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV ist indessen mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern. Sie ist keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens. Es besteht keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte dieser Rechtsverordnung vorhabenbezogen sicherzustellen; eine solche Verpflichtung folgt auch nicht aus einem Umkehrschluss aus § 50 Satz 2 BImSchG (vgl. BVerwG, Urteile vom 26.05.2004, BVerwGE 121, 57-67, und vom 23.02.2005, BVerwGE 123, 23-37). Die Planfeststellungsbehörde kann dem Gebot der Problembewältigung vielmehr dadurch 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. Es muss also absehbar sein, dass das Vorhaben nicht die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung dieser Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern. Diese Voraussetzung ist in vorliegendem Fall angesichts der in Rede stehenden Verkehrszahlen und des topographischen Umfeldes der Maßnahme, das eine weitgehend ungehinderte Schadstoffverdünnung ermöglicht, offensichtlich erfüllt. Im Übrigen hat der Vorhabensträger eine Abschätzung der Immissionskonzentrationen nach der „Richtlinie zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012)“, welche den aktuellen Stand der Erkenntnisse zur prognostischen Abschätzung der auf Grundlage einer geplanten Straßenbaumaßnahme zu erwartenden Luftschadstoffe enthält, durchführen lassen. Die Abschätzung führt zu dem Ergebnis, dass Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV durch die neue Staatstraße nicht zu erwarten sind.

- *Die Einwendenden befürchten, dass ein Rückstau auf die Bahnlinie entstehen könnte.*

Die Befürchtung ist unbegründet. Der Abstand zwischen dem neu beschränkten Bahnübergang und dem Kreisverkehrsrand beträgt 40 m. Eine Berechnung der Leistungsfähigkeit nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) für den Kreisverkehr ergibt, dass dieser Abstand unter Berücksichtigung der erwarteten Verkehrsstärke ausreichend ist. Zudem hat die Planfeststellungsbehörde auf eine entsprechende Forderung der Deutschen Bahn AG als Nebenbestimmung in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss vorsorglich aufgenommen, dass sicherzustellen ist, dass durch die Vorfahrtssituation im Bereich des Kreisverkehrs kein Rückstau bis in den BÜ-Bereich hinein entsteht. Für den Fall, dass es zum Rückstau kommen sollte, wurde festgelegt, dass der Kreisverkehr in die Bahnübergangssicherung einbezogen werden muss (BÜSTRA mit Veranlassung und Kostentragung durch Straßenbaulastträger) und dass dies durch ein verkehrstechnisches Gutachten zu überprüfen ist, das der Deutschen Bahn AG zur Zustimmung vorzulegen ist.

- *Die Einwendenden bezweifeln, dass die planfestgestellte Variante hinsichtlich der Verkehrssicherheit günstiger abschneidet als die Variante 4.*

Bei der Variante 4 müsste der Bahnübergang an eine andere Stelle mit sehr schiefwinkliger Kreuzung verlegt werden. In Verbindung mit dem engen Radius der St 2412, der schiefwinkligen Bahnkreuzung, den hintereinander folgenden Einmündungen und der Gefahr, dass Fußgänger die Umwege zum neuen Bahnübergang nicht annehmen werden, teilt die Planfeststellungsbehörde die Einschätzung des Vorhabensträgers, dass die Variante 4 im Vergleich zu Variante 1 bei der Verkehrssicherheit ungünstiger abschneidet.

- *Die Einwendenden vertreten schließlich die Auffassung, dass die Planung des 2. Bauabschnittes erleichtert würde, wenn die Bahnlinie Wicklegreuth - Windsbach eingezogen werden würde.*

Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Einschätzung. Allerdings sind Planungen für eine Einziehung der Bahnlinie nicht bekannt.

2.5.2.3 Einwendende 3

- *Die Einwendenden befürchten, dass der Vorhabensträger bei der nachgeschobenen Variantenprüfung befangen gewesen sei, weil er die Grundstücke für die Wahlvariante bereits erworben habe.*

Die Frage danach, ob der Vorhabensträger bereits Grundstücke erworben hat, hat jedenfalls bei der von der Planfeststellungsbehörde durchgeführten Variantenprüfung keine Rolle gespielt. Wegen der Einzelheiten wird auf das Kapitel 2.4.2 der Begründung des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses Bezug genommen.

- *Die Einwendenden befürchten, dass ein Rückstau auf die Bahnlinie entstehen könnte.*

Die Befürchtung ist unbegründet. Der Abstand zwischen dem neu beschränkten Bahnübergang und dem Kreisverkehrsrand beträgt 40 m. Eine Berechnung der Leistungsfähigkeit nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) für den Kreisverkehr ergibt, dass dieser Abstand unter Berücksichtigung der erwarteten Verkehrsstärke ausreichend ist. Zudem hat die Planfeststellungsbehörde auf eine entsprechende Forderung der Deutschen Bahn AG als Nebenbestimmung in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss vorsorglich aufgenommen, dass sicherzustellen ist, dass durch die Vorfahrtssituation im Bereich des Kreisverkehrs kein Rückstau bis in den BÜ-Bereich hinein entsteht. Für den Fall, dass es zum Rückstau kommen sollte, wurde festgelegt, dass der Kreisverkehr in die Bahnübergangssicherung einbezogen werden muss (BÜSTRA mit Veranlassung und Kostentragung durch Straßenbaulastträger) und dass dies durch ein verkehrstechnisches Gutachten zu überprüfen ist, das der Deutschen Bahn AG zur Zustimmung vorzulegen ist.

- *Die Einwendenden bemängeln den ihres Erachtens hohen Landverbrauch der Maßnahme.*

Diese Einschätzung teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Unter den geprüften Varianten kommt die planfestgestellte mit einem vergleichsweise geringen Landverbrauch und einer vergleichsweise geringen Anschneidung landwirtschaftlicher Flächen aus. Der Bayerische Bauernverband hat die planfestge-

stellte Variante im Hinblick auf den vergleichsweise geringen Verbrauch landwirtschaftlicher Flächen ausdrücklich positiv bewertet.

- *Die Einwendenden kritisieren weiterhin, dass eine Zusatzbelastung der Staatsstraße durch LKW, welche die Autobahn bei Stauungen verließen, jedoch nicht die ausgeschilderte Bedarfsumleitung benutzten, bei der Verkehrsbegutachtung nicht berücksichtigt worden seien. Sie befürchten, dass die Bedarfsumleitung nach Umsetzung der Maßnahme auf die St 2412 verlegt werden soll.*

Es trifft zu, dass der genannte Effekt bei der Verkehrsbegutachtung nicht berücksichtigt wurde. Die Nichtberücksichtigung derartiger Ausnahmesituationen durch das Verkehrsgutachten ist jedoch nicht zu bemängeln, da das Verkehrsgutachten - und die darauf beruhende Verkehrslärberechnung - den durchschnittlichen Normalfall, nicht den Ausnahmefall abbilden sollen. Planungen, die Bedarfsumleitung zu verlegen, sind nicht bekannt.

- *Die Einwendenden halten die beabsichtigte Verkehrsberuhigung der Petersauracher Hauptstraße für nicht nachvollziehbar.*

Über die Verkehrsberuhigung der Petersauracher Hauptstraße als solche hat die Planfeststellungsbehörde in vorliegendem Verfahren nicht zu befinden, sie fällt in die Zuständigkeit der Gemeinde Petersaurach. Aus der von Herrn 1. Bürgermeister Egerer im Rahmen des Erörterungstermins geschilderten Beschlusslage des Gemeinderates ergibt sich aber, dass die insoweit in kommunaler Planungshoheit eigenzuständige Gemeinde Petersaurach dem Grunde nach beabsichtigt, im Zusammenhang der Verwirklichung des vorliegenden Vorhabens eine Neugestaltung der Hauptstraße auf den Weg zu bringen, die eine Verkehrsberuhigung beinhaltet. Die Planfeststellungsbehörde hat diese kommunalen Planungsabsichten zu berücksichtigen.

- *Die Einwendenden halten es für bedenklich, den Verkehrslärm in dem südlich der Langenloher Straße gelegenen Wohngebiet zu erhöhen.*

Hinsichtlich des südlich der Langenloher Straße gelegenen Wohngebietes sind die Einwendenden nicht rügebefugt, da sich das von ihnen bewohnte Wohnanwesen nördlich der Langenloher Straße befindet.

An dem von den Einwendenden bewohnten Wohnanwesen führt die Maßnahme teilweise zu Verkehrslärm-mehrungen, diese Mehrungen sind aber vergleichsweise sehr gering. Im Vergleich des Prognosenullfalls für 2030 (Situation ohne BA 1 und 2) mit dem Prognoseplanfall für 2030 (Situation mit BA 1 und 2) sind an den Immissionspunkten, die für die Wohnanwesen der Einwendenden untersucht worden sind, Verkehrslärm-mehrungen in Höhe von 0,1 dB(A) bis zu 1,1 dB(A) am Tage und in Höhe von 0,3 dB(A) bis zu 1,0 dB(A) in der Nacht prognostiziert. Diese Werte liegen deutlich unter der Wahrnehmbarkeitsschwelle von 3 dB(A).

Hinzu kommt, dass die einschlägigen Grenzwerte an den von den Einwendenden bewohnten Wohnanwesen deutlich eingehalten werden.

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist 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 Verkehrsge-

räusche ist in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV im Regelfall abschließend erfolgt (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 13.03.1996, VBIBW 1996, 423-428).

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 in dieser Vorschrift - 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, 1008-1010).

Das Gebiet nördlich der Langenloher Straße, in dem das Wohngebäude der Einwendenden belegen ist, ist bauplanungsrechtlich als Dorfgebiet im Sinne des § 5 der Baunutzungsverordnung festgesetzt (Bebauungsplan Nr. 1 für das Gebiet nördlich der Langenloher Straße vom 21.04.1964). Anhaltspunkte dafür, dass der Bebauungsplan funktionslos geworden wäre und deshalb eine bauplanungsrechtliche Beurteilung an Hand der tatsächlich vorhandenen Bebauung durchzuführen wäre, sind nicht vorgetragen und auch nicht erkennbar.

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 in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A) nicht überschreitet. Ein Anspruch auf Maßnahmen (aktiven oder passiven) Lärmschutzes besteht erst, wenn die genannten Grenzwerte überschritten werden. Dies ist jedoch in Bezug auf die Wohnanwesen der Einwendenden nicht der Fall. Der höchste für den Prognoseplanfall an dem Wohnanwesen der Einwendenden prognostizierte absolute Wert beläuft sich auf 56,7 dB(A) tags und auf 47,6 dB(A) nachts. Diese Werte liegen mit -7,3 dB(A) Tags und - 6,4 dB(A) nachts unterhalb der maßgeblichen Grenzwerte für Mischgebiete. Es werden sogar die Grenzwerte für Wohngebiete unterschritten.

Die schalltechnischen Berechnungen wurden vom Sachgebiet 50 der Regierung von Mittelfranken (Technischer Umweltschutz) geprüft. Dieses hat weder die Plausibilität der verwendeten Eingangsdaten, noch die durchgeführten Berechnungen bemängelt. Substantiierte Einwendungen wurden insoweit auch im Anhörungsverfahren nicht erhoben. Für die Planfeststellungsbehörde besteht deshalb kein Anlass, an den schalltechnischen Berechnungen und der Richtigkeit der diesbezüglichen Ergebnisse zu zweifeln und weitere diesbzgl. 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 Plan-

feststellungsbehörde ernsthaft die Frage gestellt erscheint (BVerwG, Beschluss vom 23.02.1994, DVBl. 1994, 763-764, m. w. N.). Solche Gründe sind hier nicht ersichtlich.

Auch die unterhalb der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV liegende Lärmbelastung, insbesondere von Gebieten, die dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, ist mit entsprechendem Gewicht in die Gesamtabwägung einzustellen. Den Belangen des Lärmschutzes kommt insgesamt indessen in vorliegendem Fall kein solches Gewicht zu, als dass dies die Ausgewogenheit der Planung in Frage stellen könnte.

- *Die Einwendenden kritisieren, dass die östliche Anbindung der Gemeindeverbindungsstraße nach Wicklesgreuth nicht erhalten bleiben soll. Umwege seien die Folge.*

Es trifft zu, dass der Wegfall der östlichen Anbindung der Gemeindeverbindungsstraße nach Wicklesgreuth unter Umständen Umwege mit sich bringt. Eine Anbindung der Wicklesgreuther Straße an die Umgehung wäre indessen kontraproduktiv, weil dadurch Verkehr von der Umgehung in den Ort geleitet würde. Eine reine Unterführung der Wicklesgreuther Straße (nur für PKW) würde den genannten kontraproduktiven Effekt zwar nicht auslösen, würde aber eine deutliche Verbreiterung der lichten Weite der (derzeit nur für einen Fuß- und Radweg geplanten) Unterführung bedingen, die zu ganz erheblichen Mehrkosten führen würde. Außerdem wäre eine nur einspurige Ausgestaltung der Unterführung wegen der Tiefenlage und der damit verbundenen Unübersichtlichkeit nicht ohne erheblichen baulichen Aufwand und Flächeninanspruchnahmen richtlinienkonform und verkehrssicher realisierbar. Im Ergebnis der von ihr durchgeführten Abwägung hält die Planfeststellungsbehörde deshalb die für den Wegfall der Anbindung sprechenden Gesichtspunkte für gewichtiger als den mit ihm verbundenen Nachteil eines Umweges für bestimmte Verkehrsbeziehungen.

- *Die Einwendenden bemängeln, dass die lärmtechnischen Besonderheiten des Kreisverkehrs nicht berücksichtigt worden seien.*

Hinsichtlich der Befürchtung, dass der Kreisverkehr wegen der Brems- und Beschleunigungsvorgänge zu einer Lärmemehrung gegenüber einer durchgehenden Strecke führe, so dass bei der Lärmberechnung ein entsprechender Zuschlag einzurechnen sei, gilt, dass die RLS 90 für Kreisverkehre (im Gegensatz zu Lichtsignalanlagen) keinen Zuschlag vorsieht, woraus geschlossen werden kann, dass die Lärmentwicklung durch Brems- und Beschleunigungsvorgänge bei Kreisverkehren jedenfalls nicht höher ist, als wenn an gleicher Stelle eine durchgehende Strecke mit gleicher Verkehrsbelastung verlaufen würde bzw. eine nicht lichtsignalgesteuerte Einmündung vorhanden wäre.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass dem Ordnungsgeber nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ein erheblicher Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum zu, der sich auch auf das Verfahren zur Ermittlung der Immissionsbelastung erstreckt (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, UPR 1996, 346-349; Urteil vom 03.03.1999, UPR 1999, 388-390; Urteil vom 20.12.2000, UPR 2001, 351-352; Urteil vom 14.11.2001, BVerwGE 115, 237-249). Vereinfachungen und Pauschalierungen sind dabei zulässig, auch wenn diese dazu führen, dass der tatsächliche Lärmpegel zu bestimmten Zeiten höher, zu anderen Zeiten niedriger als der Grenzwert liegt (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 a. a. O.). Der Wertungsspielraum wird erst dann überschritten, wenn die rechnerisch ermittelte Lärmbelastung die Wirklichkeit nicht oder nur noch völlig unzulänglich abbildet (BVerwG, Urteile vom 03.03.1999 a.

a. O. und vom 20.12.2000 a. a. O.). Offensichtliche Mängel, die Zweifel an der grundsätzlichen Eignung des Berechnungsverfahrens begründen könnten, die voraussichtliche Lärmbelastung wirklichkeitsnah abzubilden, sind nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes in Bezug auf die 16. BImSchV / RLS 90 aber nicht gegeben (so ausdrücklich BVerwG, Urteil vom 09.06.2010, NuR 2010, 870-879).

- *Die Einwendenden kritisieren, dass die Frage nach der Schadstoffbelastung durch Abgase in Wohnbereichen nicht näher untersucht und dass keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt wurde.*

Eine nähere Untersuchung der lufthygienischen Situation war in vorliegendem Planfeststellungsverfahren nicht veranlasst.

Die Schädlichkeitsgrenze für Luftschadstoffe ist durch die Vorgaben der 39. BImSchV normativ festgelegt. Die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV ist indessen mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern. Sie ist keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens. Es besteht keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte dieser Rechtsverordnung vorhabenbezogen sicherzustellen; eine solche Verpflichtung folgt auch nicht aus einem Umkehrschluss aus § 50 Satz 2 BImSchG (vgl. BVerwG, Urteile vom 26.05.2004, BVerwGE 121, 57-67, und vom 23.02.2005, BVerwGE 123, 23-37). Die Planfeststellungsbehörde kann dem Gebot der Problembewältigung vielmehr dadurch 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. Es muss also absehbar sein, dass das Vorhaben nicht die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung dieser Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern. Diese Voraussetzung ist in vorliegendem Fall angesichts der in Rede stehenden Verkehrszahlen und des topographischen Umfeldes der Maßnahme, das eine weitgehend ungehinderte Schadstoffverdünnung ermöglicht, offensichtlich erfüllt. Im Übrigen hat der Vorhabensträger eine Abschätzung der Immissionskonzentrationen nach der „Richtlinie zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012)“, welche den aktuellen Stand der Erkenntnisse zur prognostischen Abschätzung der auf Grundlage einer geplanten Straßenbaumaßnahme zu erwartenden Luftschadstoffe enthält, durchführen lassen. Die Abschätzung führt zu dem Ergebnis, dass Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV durch die neue Staatstraße nicht zu erwarten sind.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung war für das Vorhaben nicht durchzuführen, da die in Art. 37 BayStrWG genannten Voraussetzungen hier nicht vorliegen. Diese Vorschrift ist durch das Bayer. UVP- Richtlinie- Umsetzungsgesetz (BayUVPRLUG) vom 27.12.1999 in das Bayer. Straßen- und Wegegesetz eingefügt worden. Auch die UVP- RL der Europäischen Union verlangt obligatorisch eine Umweltverträglichkeitsprüfung nur für Autobahnen, Schnellstraßen und vier- oder mehrspurige Straßen (Art. 4 Abs. 1 i. V. m. Anhang I Nr. 7 b und c). Um eine derartige Straße handelt es sich bei dem gegenständlichen Vorhaben nicht. Für andere Straßen sieht die UVP- RL (Art. 4 Abs. 2 i. V. m. Anhang II Nr. 10 e) eine Auswahl der Mitgliedstaaten gemäß Art. 4 Abs. 3 i. V. m. Anhang III vor. Diese ist durch das genannte BayUVPRLUG erfolgt.

2.5.2.4 Einwendende 4

- *Die Einwendenden lehnen den mit der Maßnahme verbundenen Verkehrsmehrlärm an dem ihnen gehörenden Wohngebäude ab.*

Die Maßnahme führt an dem den Einwendenden gehörenden Wohnanwesen, das außerhalb des Ausbaubereiches liegt, zu keinen nennenswerten Verkehrslärmemehrungen. Hinzu kommt, dass die einschlägigen Grenzwerte nach der 16. BImSchV an diesem Wohnanwesen deutlich unterschritten werden.

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist 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 Verkehrsgereusche ist in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV im Regelfall abschließend erfolgt (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 13.03.1996, VBIBW 1996, 423-428).

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 in dieser Vorschrift - 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, 1008-1010).

Das Gebiet nördlich der Langenloher Straße, in dem das Wohngebäude der Einwendenden belegen ist, ist bauplanungsrechtlich als Dorfgebiet im Sinne des § 5 der Baunutzungsverordnung festgesetzt (Bebauungsplan Nr. 1 für das Gebiet nördlich der Langenloher Straße vom 21.04.1964). Anhaltspunkte dafür, dass der Bebauungsplan funktionslos geworden wäre und deshalb eine bauplanungsrechtliche Beurteilung an Hand der tatsächlich vorhandenen Bebauung durchzuführen wäre, sind nicht vorgetragen und auch nicht erkennbar.

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 in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A) nicht überschreitet. Dies ist jedoch in Bezug auf die Wohnanwesen der Einwendenden bei weitem nicht der Fall. Der höchste für den Prognoseplanfall an dem Wohnanwesen der Einwendenden prognostizierte absolute Wert beläuft sich auf 51,9 dB(A) tags und auf 42,8 dB(A) nachts. Diese Werte liegen mit -12,1 dB(A) Tags und - 11,2 dB(A) nachts deutlich unterhalb der Grenzwerte.

Die schalltechnischen Berechnungen wurden vom Sachgebiet 50 der Regierung von Mittelfranken (Technischer Umweltschutz) geprüft. Dieses hat weder die Plausibilität der verwendeten Eingangsdaten, noch die durchgeführten Berechnungen bemängelt. Substantiierte Einwendungen wurden insoweit auch im Anhörungsverfahren nicht erhoben. Für die Planfeststellungsbehörde besteht deshalb kein Anlass, an den schalltechnischen Berechnungen und der Richtigkeit der diesbezüglichen Ergebnisse zu zweifeln und weitere diesbzgl. 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, DVBl. 1994, 763-764, m. w. N.). Solche Gründe sind hier nicht ersichtlich.

Auch die unterhalb der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV liegende Lärmbelastung, insbesondere von Gebieten, die dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, ist mit entsprechendem Gewicht in die Gesamtabwägung einzustellen. Den Belangen des Lärmschutzes kommt insgesamt indessen in vorliegendem Fall kein solches Gewicht zu, als dass dies die Ausgewogenheit der Planung in Frage stellen könnte.

- *Die Einwendenden fordern eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 oder 70 km/h zur Verbesserung des Lärmschutzes und der Sicherheit.*

Diese Forderung wird zurückgewiesen. Die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen, die nur ausnahmsweise im Wege der Planfeststellung erfolgen kann, konterkariert im Grundsatz die Zielsetzung des Art. 9 Abs. 1 BayStrWG und ist deshalb auf Fälle zu beschränken, in welchen sie zwingend erforderlich ist. In allen Knotenpunktzufahrten werden in vorliegendem Fall die erforderlichen Haltesichtweiten eingehalten (hier 140 m). Damit ist sichergestellt, dass die Vorfahrtsregelung rechtzeitig zu erkennen ist (siehe Richtlinie für die Anlage von Landstraßen; Ausgabe 2012; Ziff. 6.6.2) und aus Sicherheitsgründen keine Geschwindigkeitsbeschränkung geboten ist. Auch aus Gründen des Lärmschutzes ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung in vorliegendem Fall nicht erforderlich, da die Lärmvorsorgewerte in der ganz überwiegenden Zahl der Fälle - und namentlich an dem Anwesen der Einwendenden - auch ohne sie eingehalten werden können.

- Die Einwendenden fordern, den Kreisverkehr nachts zu beleuchten.

Zu dieser Forderung hat der Vorhabensträger zugesagt, Maßnahmen zur Erkennbarkeit des Kreisverkehrs bei Nacht durchzuführen (z. B. reflektierende Einbauten). Eine Notwendigkeit, den Kreisverkehr darüber hinaus zu beleuchten, sieht die Planfeststellungsbehörde nicht.

2.5.2.5 Einwendende 5

Die Einwendenden kritisieren, dass die östliche Anbindung der Gemeindeverbindungsstraße nach Wicklesgreuth nicht erhalten bleiben soll. Umwege seien die Folge.

Es trifft zu, dass der Wegfall der östlichen Anbindung der Gemeindeverbindungsstraße nach Wicklesgreuth unter Umständen Umwege mit sich bringt. Eine Anbindung der Wicklesgreuther Straße an die Umgehung wäre indessen kontraproduktiv, weil dadurch Verkehr von der Umgehung in den Ort geleitet würde. Eine reine Unterführung der Wicklesgreuther Straße (nur für PKW) würde den genannten kontraproduktiven Effekt zwar nicht auslösen, würde aber eine deutliche Verbreiterung der lichten Weite der (derzeit nur für einen Fuß- und Radweg geplanten) Unterführung bedingen, die zu ganz erheblichen Mehrkosten führen würde. Außerdem wäre eine nur einspurige Ausgestaltung der Unterführung wegen der Tiefenlage und der damit verbundenen Unübersichtlichkeit nicht ohne erheblichen baulichen Aufwand und Flächeninanspruchnahmen richtlinienkonform und verkehrssicher realisierbar. Im Ergebnis der von ihr durchgeführten Abwägung hält die Planfeststellungsbehörde deshalb die für den Wegfall der Anbindung sprechenden Gesichtspunkte für gewichtiger als den mit ihm verbundenen Nachteil eines Umweges für bestimmte Verkehrsbeziehungen.

2.5.2.6 Einwendende 6

- *Die Einwendenden befürchten, dass der örtliche Einzelhandel wegen der Ortsumgehung Umsatzeinbußen zu erleiden haben wird, wodurch die örtliche Nahversorgung gefährdet sein könne.*

Diese Sorge wird von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Der Erhalt der örtlichen Nahversorgungsstrukturen ist ein Anliegen der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung. Weder von Seiten des Sachgebietes 24 der Regierung von Mittelfranken, noch von Seiten des Regionalen Planungsverbandes Westmittelfranken (RVP 8) wurden indessen Bedenken in dem von den Einwendenden formulierten Sinne vorgetragen. Auch von Seiten des örtlichen Einzelhandels selbst oder von Seiten der Gemeinde sind keine entsprechenden Einwendungen erhoben worden. Die Planfeststellungsbehörde geht deshalb davon aus, dass die Sorge der Einwendenden unbegründet ist.

- *Die Einwendenden bemängeln die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft (Verlärmung, Landschaftszerschneidung, Landschaftsbildbeeinträchtigung).*

Es trifft zu, dass durch das Vorhaben neben der Flächeninanspruchnahme und Versiegelung landwirtschaftlicher Fläche vor allem das Landschaftsbild dauerhaft verändert wird. Dennoch entspricht die Planung dem naturschutzrechtlichen Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Das planfestgestellte Ausgleichskonzept mit den Vermeidungs-, Gestaltungs- sowie Ausgleichsmaßnahmen ist geeignet, die Beeinträchtigungen des Eingriffs in Natur und Landschaft zu kompensieren. Durch das dargestellte Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichskonzept können die Eingriffe maßgeblich reduziert werden. Die verbleibenden Beeinträchtigungen können durch die vorgesehene Vermeidungsmaßnahme V 1, Gestaltungsmaßnahmen G 1 bis G 5, sowie die Maßnahmen M 1 bis M 6 und der bereits durchgeführten Maßnahmen A 1, A 3, A 4 kompensiert und im Sinne der Naturschutzgesetze als ausgeglichen betrachtet werden. Wegen der Einzelheiten wird auf den planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitplan

sowie auf die obigen Ausführungen unter Ziffer 2.4.5 (Naturschutz- und Landschaftspflege, Bodenschutz) verwiesen.

- *Die Einwendenden befürchten, dass das Vorhaben zu einer Verschlechterung des Hochwasserschutzes führen könnte.*

Das Wasserwirtschaftsamt Ansbach hat sich als amtlicher Sachverständiger mit den in der Planung gewählten technischen Grundsätzen für die Sammlung und Ableitung des Abwassers einverstanden erklärt und bestätigt, dass die Planung die Grundsätze des § 6 WHG beachtet. Fachliche Bedenken gegen die Erteilung der ausgesprochenen wasserrechtlichen Erlaubnisse hat es unter Maßgabe der von ihm vorgeschlagenen Nebenbestimmungen nicht erhoben. Die Planfeststellungsbehörde hat die vorgeschlagenen Nebenbestimmungen in den regelnden Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses übernommen. Die Befürchtungen der Einwendenden sind deshalb unbegründet.

- *Die Einwendenden fragen nach Lärmgrenzwertüberschreitungen und passiven Schallschutzmaßnahmen in der Ortslage von Petersaurach.*

Diese Fragen wurden durch den Vorhabensträger mit der den Einwendenden vorliegenden Stellungnahme vom 24.02.2016 erschöpfend beantwortet.

- *Die Einwendenden befürchten, dass das Vorhaben wegen der höheren Fahrgeschwindigkeiten auf der Umgehungsstraße zu schweren Unfällen führen könnte.*

Auch diese Befürchtung teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Eine richtlinienkonforme Ortsumgehung wie die vorliegende, bei der alle verkehrssicherheitsrelevanten Vorgaben beachtet werden, lässt erfahrungsgemäß keine schwereren Unfälle befürchten. Jedoch wird sich das Konfliktpotential beispielsweise zwischen dem Rad- und Fußgängerverkehr auf der einen und dem motorisierten Kfz-Verkehr auf der anderen Seite innerorts durch die erhebliche innerörtliche Verkehrsbelastung deutlich vermindern, was insgesamt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beiträgt.

- *Die Einwendenden halten die beabsichtigte Verkehrsberuhigung der Petersauracher Hauptstraße - insbesondere auch im Hinblick auf Schulkinder - für nicht erforderlich.*

Über die Verkehrsberuhigung der Petersauracher Hauptstraße als solche hat die Planfeststellungsbehörde in vorliegendem Verfahren nicht zu befinden, sie fällt in die Zuständigkeit der Gemeinde Petersaurach. Aus der von Herrn 1. Bürgermeister Egerer im Rahmen des Erörterungstermins geschilderten Beschlusslage des Gemeinderates ergibt sich aber, dass die insoweit in kommunaler Planungshoheit eigenzuständige Gemeinde Petersaurach dem Grunde nach beabsichtigt, im Zusammenhang der Verwirklichung des vorliegenden Vorhabens eine Neugestaltung der Hauptstraße auf den Weg zu bringen, die eine Verkehrsberuhigung beinhaltet. Die Planfeststellungsbehörde hat diese kommunalen Planungsabsichten zu berücksichtigen. Soweit die Einwendenden in diesem Zusammenhang Details der beabsichtigten Verkehrsberuhigung erfragen, sind sie an die zuständige Gemeinde Petersaurach zu verweisen.

Dasselbe gilt, soweit die Einwendenden verschiedene Frage zu Bauprojekten aufwerfen, die in die kommunale Planungshoheit fallen (Wohngebiete, Gewerbegebiete) und soweit sie eher allgemeinpolitische Apelle an den Gemeinderat der Gemeinde Petersaurach richten.

- *Die Einwendenden halten eine Ortsumgehung für nicht erforderlich, da die Verkehrsbelastung der Petersauracher Hauptstraße nicht als hoch einzustufen sei. Der Bauabschnitt 2 sei überflüssig. Durch das Vorhaben würden unnötig Steuergeldern verschwendet.*

Die Einwendenden sprechen mit diesem Vortrag die Frage nach der Planrechtfertigung des Vorhabens an. Zwecks Vermeidung von Wiederholungen wird diesbezüglich auf die obigen Ausführungen unter Ziffer C. 2.3 (Planrechtfertigung / Notwendigkeit der Maßnahme) Bezug genommen.

- *Die Einwendenden vermissen die Planung eines Radweges entlang der Ortsumgehung. Anderweitige (landwirtschaftliche) Wegeverbindungen seien unzureichend.*

Eine Rechtsgrundlage, dem Vorhabensträger die - grundsätzlich wünschenswerte - Schaffung eines Radweges streitig aufzugeben, ist nicht erkennbar. Die Verkehrsbelastung der Ortsumgehung lässt es zu, den Radverkehr sicher auch auf der Fahrbahn der Ortsumgehung abzuwickeln.

- Soweit die Einwendenden des Weiteren einige Fragen zu Details der Verkehrsbegutachtung aufwerfen, sind diese im Rahmen des Erörterungstermines von der Vertreterin der beauftragten Ingenieurgesellschaft Dr. Brenner beantwortet worden.

2.6 Gesamtergebnis der Abwägung

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass das Vorhaben auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf Umwelt und Privateigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Den für das Vorhaben sprechenden Belangen ist der Vorrang einzuräumen; die Herbeiführung der positiven Vorhabenswirkungen ist für das öffentliche Wohl dringend geboten. Diese Belange überwiegen im Rahmen der Abwägung unter Gesamtbetrachtung aller einzustellenden Belange die mit unterschiedlichem Gewicht gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belange sowie die Umweltauswirkungen. Unter Berücksichtigung der verfügbaren Nebenbestimmungen erscheint die Planungsentscheidung zugunsten des Vorhabens ausgewogen, die entscheidungserheblichen Konflikte sind gelöst. Die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen werden durch die konkrete Ausgestaltung der Planung im Zusammenwirken mit den in diesem Beschluss verfügbaren Nebenbestimmungen soweit wie möglich verringert. Die nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen sind nicht so gewichtig, als dass sie den davon Betroffenen sowie der Allgemeinheit nicht zuzumuten wären. Unüberwindliche Hindernisse oder Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich, Optimierungsgebote sind beachtet.

Die vorstellbaren Varianten sind gegenüber der planfestgestellten Variante nicht vorzugswürdig. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

2.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Einziehung, Umstufung und Widmung folgen aus Art. 6 Abs. 6, 7 Abs. 5, 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen.

3. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 des Kostengesetzes vom 20.02.1998 (GVBl 5/1998, S. 43). Von der Zahlung der Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 Abs. 1 Nr. 1 KG befreit. Die Regelung zu den Auslagen ergibt sich aus Art. 10 KG.

D. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann **innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage** bei dem

Bayerischen Verwaltungsgericht in Ansbach,
Postfachanschrift: Postfach 6 16, 91511 Ansbach,
Hausanschrift: Promenade 24, 91522 Ansbach,

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

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung:

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

E. Hinweis zur Auslegung des Plans

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung sowie eine Ausfertigung des festgestellten Planes werden bei der Gemeinde Petersaurach zwei Wochen zur Einsicht ausliegen. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Ab Beginn der Auslegung der genannten Unterlagen besteht die Möglichkeit, den Planfeststellungsbeschluss im Volltext auf der Internetseite der Regierung von Mittelfranken (www.regierung.mittelfranken.bayern.de) abzurufen. Während des Auslegungszeitraums kann außerdem eine den unter A. 2 aufgeführten Planunterlagen inhaltlich entsprechende Fassung der Unterlagen auf der Internetseite der Regierung von Mittelfranken eingesehen werden.

W o l f
Regierungsdirektor