

Regierung von Mittelfranken



Planfeststellungsbeschluss

für

die Beseitigung von zwei Bahnübergängen in Petersaurach
Staatsstraße 2412
(Lichtenau) St 2223 – B 14 (Heilsbronn)
Str.-km 4,936 – Str.-km 28,215 (B 14)

Bauabschnitt 1 Bau-km 1+000 – Bau-km 2+405,50
von der Anbindung der Gleizendorfer Straße
bis zur B 14

Ansbach, den 13.01.2011

Inhalt	Seite
A. Tenor.....	5
1. Feststellung des Plans	5
2. Festgestellte Planunterlagen.....	5
3. Nebenbestimmungen	6
3.1. Unterrichtungspflichten	6
3.2. Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	7
3.3. Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	7
3.4. Immissionsschutz.....	7
3.5. Land- und Forstwirtschaft, Wald.....	8
3.6. Denkmalschutz	8
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse	9
5. Straßenrechtliche Verfügungen.....	11
6. Entscheidung über Einwendungen.....	11
7. Kosten	11
B. Sachverhalt	11
C. Entscheidungsgründe	14
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	14
1.1. Notwendigkeit der Planfeststellung	14
1.2. Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	14
2. Materiell-rechtliche Würdigung.....	14
2.1. Ermessensentscheidung (grundsätzliche Ausführungen).....	14
2.2. Abschnittsbildung.....	15
2.3. Planrechtfertigung.....	15
2.3.1. Notwendigkeit der Maßnahme	15
2.3.2. Planungsziele	16
2.4. Öffentliche Belange.....	16
2.4.1. Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	16
2.4.2. Planungsvarianten	17
2.4.3. Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt).....	18
2.4.4. Immissionsschutz.....	19
2.4.5. Naturschutz- und Landschaftspflege, Bodenschutz.....	24
2.4.6. Gewässerschutz	28
2.4.7. Land- und Forstwirtschaft, Wald.....	28
2.4.8. Belange der Gemeinden	29
2.4.9. Sonstige öffentliche Belange.....	29
2.5. Private Belange, private Einwendungen.....	30
2.6. Gesamtergebnis der Abwägung	38
2.7. Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	38
3. Kostenentscheidung	38
D. Rechtsbehelfsbelehrung	38
E. Hinweis zur Auslegung des Plans	39

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen:

a. F.	alte Fassung
AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllIMBl	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);
Planfeststellungsverfahren für die Beseitigung von zwei Bahnübergängen in Petersaurach, Staatsstraße 2412, (Lichtenau) St 2223 – B 14 (Heilsbronn) Str.-km 4,936 – Str.-km 28,215 (B 14)
Bauabschnitt 1 Bau-km 1+000 – Bau-km 2+405,50 von der Anbindung der Gleizendorfer Straße bis zur B 14**

Die Regierung von Mittelfranken erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Tenor

1. Feststellung des Plans

Der Plan für die Beseitigung von zwei Bahnübergängen in Petersaurach im Zuge der St 2412 und der Gemeindeverbindungsstraße Petersaurach – Gleizendorf mit der Bahnhauptstrecke Nürnberg – Ansbach durch Verlegung der St 2412 von Bau-km 1+000 – Bau-km 2+405,50 mit den aus Ziffern A 3 und A 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

Maßnahmen, die im Planfeststellungsverfahren vom Staatlichen Bauamt Ansbach 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 beigefügt; sie sind nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1	Erläuterungsbericht vom 18.06.2008	
1T	Erläuterungsbericht zur Tektur vom 19.02.2010	
2T	Übersichtskarte vom 23.11.2010 (nachrichtlich)	1:25.000
3.1T	Übersichtslageplan vom 19.02.2010	1:5000
3.2T	Übersichtslageplan der Varianten vom 23.11.2010 (nachrichtlich)	1:5000
6 Blatt 1	Straßenquerschnitt St 2412 vom 18.06.2008	1:50
6 Blatt 2T	Straßenquerschnitt OA-Petersaurach vom 23.11.2010	1:50
6 Blatt 3	Straßenquerschnitt B 14 vom 18.06.2008	1:50
7.1 Blatt 1T	Lageplan Teil 1 vom 19.02.2010	1:1000
7.1 Blatt 2T	Lageplan Teil 2 vom 19.02.2010	1:1000

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
7.2T	Bauwerksverzeichnis vom 23.11.2010	
7.3 Blatt 1T	Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen vom 23.11.2010	1:5000
7.3 Blatt 2T	Klassifizierung der Straßen und Wege vom 23.11.2010	1:5000
8 Blatt 1T	Höhenplan Teil 1 von Bau-km 1+000 bis Bau-km 1+300 vom 23.11.2010	1:1000/100
8 Blatt 2T	Höhenplan Teil 2 von Bau-km 1+300 bis Bau-km 2+405,50 vom 23.11.2010	1:1000/100
8 Blatt 3	Höhenplan OA-Petersaurach von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+557,138 vom 18.06.2008	1:1000/100
11	Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen vom 18.06.2008 (nachrichtlich)	
12.1T	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil vom 23.11.2010	
12.2T	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan vom 23.11.2010	1:5000
12.3 Blatt 1T	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Teil 1 vom 23.11.2010	1:2000
12.3 Blatt 2	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Teil 2 vom 18.06.2008	1:2000
12.4T	Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung vom 23.11.2010	
14.1 Blatt 1T	Grunderwerbsplan Teil 1 von Bau-km 1+000 bis 1+400 vom 23.11.2010	1:1000
14.1 Blatt 2	Grunderwerbsplan Teil 2 von Bau-km 1+400 bis 2+405.50 vom 18.06.2008	1:1000
14.2T	Grunderwerbsverzeichnis vom 23.11.2010	

Die Niederschriften über die Erörterungstermine vom 27.07.2009 und 30.07.2010 sind den Planunterlagen nachrichtlich beigelegt.

3. Nebenbestimmungen

3.1. Unterrichtungspflichten

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig bekannt zu geben:

- 3.1.1 Der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH, Bayreuther Straße 1, 90409 Nürnberg, mindestens 3 Monate vor Baubeginn, da sich nördlich der B 14, im Anschluss an das Bauvorhaben bestehende Telekommunikationsanlagen befinden.
- 3.1.2 Der N-ERGIE Netz GmbH, Hainstraße 34, 90461 Nürnberg, mindestens 12 Wochen vor Baubeginn, unter Vorlage eines Bauzeitenplans, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten und Sicherungsmaßnahmen an den betroffenen Versorgungsanlagen (Freileitungen, Ferngasleitung, Fernmeldeleitung) mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.3 Dem Zweckverband zur Wasserversorgung der Reckenberg-Gruppe, da sich nördlich der B 14, sowie an der Gleizendorfer Straße im Anschluss an das Bauvorhaben Versorgungsleitungen befinden.
- 3.1.4 Der PLEdoc GmbH, Schnieringshof 10-14, 45329 Essen, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Gasleitungen der E.ON Ruhrgas AG mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können. Die Zusagen des Vorhabensträgers im Erörterungstermin vom 30.07.2010 zur Information und zur Abstimmung bezüglich der Leitungssicherung und –verlegung, sowie der Zugänglichkeit der Anlagen während und nach der Bauzeit gegenüber dem Versorgungsunternehmen, sind einzuhalten.
- 3.1.5 Im Hinblick auf die betroffenen Bahnanlagen und Leitungen sind folgende Unternehmensbereiche der Deutschen Bahn AG zu informieren und mit diesen die Bauarbeiten abzustimmen:
- DB Services Immobilien GmbH, Sandstraße 38-40, 90443 Nürnberg und
 - DB Systel GmbH, Südwestpark 60, 90449 Nürnberg.
- 3.1.6 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege rechtzeitig vor Beginn der Erdarbeiten.

3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen.

Der Vorhabensträger hat innerhalb von 3 Monaten nach der Inbetriebnahme der Straße mit ihren Nebenanlagen dem Wasserwirtschaftsamt eine Fertigung der Bestandspläne zu übergeben.

3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

Die geplanten eingriffsrechtlichen Kompensationsmaßnahmen sind anteilig für den zur Ausführung kommenden Bauabschnitt 1 umzusetzen.

Sofern im Zusammenhang mit dem Bauabschnitt 1 bereits das Gesamtkonzept der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen umgesetzt wird, kann der sich dadurch ergebende Überschuss bei der Planung für den Bauabschnitt 2 mit angesetzt werden. Eine entsprechende Bilanzierung für das Gesamtprojekt ist in die Planung für den Bauabschnitt 2 mit aufzunehmen.

Für die Umsetzung der Schutz-, Gestaltungs-, Minimierungs-, und Ausgleichsmaßnahmen ist eine ökologische Baubegleitung durch das Staatliche Bauamt Ansbach einzusetzen.

3.4 Immissionsschutz

Außer den in den Planunterlagen dargestellten Lärmschutzmaßnahmen wird für die Eigentümer folgender Anwesen ein Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Vorderfronten zur Straße und beider Giebelseiten festgesetzt:

- Gleizendorfer Straße 3,
- Gleizendorfer Straße 5.

Für das Anwesen Gleizendorfer Straße 1 wird eine Grenzwertüberschreitung im Außenwohnbereich angenommen. Hierfür besteht für den Eigentümer des Anwesens ein Anspruch auf Entschädigung in Geld.

Für die Eigentümer folgender Anwesen besteht ein Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen aufgrund der Festlegungen in den Planunterlagen:

- Gütlershof 3 (vergleiche Unterlage 11 und Anlage 1 zu Unterlage 11)
- Gütlershof 2 (vergleiche Unterlage 11 und Anlage 1 zu Unterlage 11)

Für das Anwesen Gütlershof 3 besteht darüber hinaus eine Grenzwertüberschreitung im Außenwohnbereich. Hierfür besteht für den Eigentümer des Anwesens ein Anspruch auf Entschädigung in Geld (vergleiche Unterlage 11 und Anlage 1 zu Unterlage 11).

Der Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen hat durch Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärmdämmenden Einrichtung in zum Wohnen bestimmten baulichen Anlagen zu erfolgen.

3.5 Land- und Forstwirtschaft, Wald

3.5.1 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.

3.5.2 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

3.5.3 Im Rahmen der Ausführungsplanung für die landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen ist die zuständige Forstverwaltung (Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach) mit einzubeziehen um sicherzustellen, dass langfristig auf den Ausgleichsflächen Wald entstehen kann.

3.5.4 Für die Grundstücke Flnrn. 963/10 (Wald) und 1294/1 (Acker) der Gemarkung Petersaurach, unmittelbar nordwestlich und nordöstlich der Straßenüberführung über die Hauptbahnlinie, ist vor Beginn der Baumaßnahmen eine Beweissicherung durchzuführen.

3.6 Denkmalschutz

3.6.1 Im Ausbaubereich des Bauabschnittes 1 befinden sich keine bekannten Bodendenkmäler. Da aber im Bereich des angrenzenden Bauabschnittes 2 Bodendenkmäler vorhanden sind, können auch im Bereich der aktuellen Planung weitere Bodendenkmalfunde nicht ausgeschlossen werden.

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.

3.6.2 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.

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

Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags der 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 zum Einleiten des gesammelten Niederschlagswassers aus dem Ausbaubereich der Staatsstraße 2412, Bau-km 1+000 – Bau-km 2+405,50, in die nachfolgend aufgeführten Gewässer über folgende Einleitungsstellen erteilt:

- Einleitungsstelle E 2 bei Bau-km 0+120 (Ortsanschluss Petersaurach) in den Bodenfeldgraben;
- Einleitungsstelle E 3 bei Bau-km 2+340 in den Haselbach westlich der Neubautrasse zum unterliegenden, bestehenden Rückhaltebecken;
- Einleitungsstelle E 4 bei Bau-km 2+340 in den Haselbach östlich der Neubautrasse zum unterliegenden, bestehenden Rückhaltebecken.

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen des Staatlichen Bauamtes Ansbach in der Fassung der Planänderung 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 hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

- 4.3.2 Folgende Einleitungsmengen dürfen nicht überschritten werden:

- **Oberflächenwasser von:** St 2412 (Bau-km 1+000 bis Bau-km 1+434) und Gemeindeverbindungsstraße (Anschluss von Petersaurach Bau-km 0+160 bis Bau-km 0+557); **Einleitung über:** RRB 2 (Bauwerksverzeichnis Nr. 5.26, Fl.Nr. 1283 Gemarkung Petersaurach); **Abfluss max.:** 30 l/s (gedrosselt); **Einleitung in:** Bodenfeldgraben (Fl.Nr. 1280 Gemarkung Petersaurach); **Einleitungsstelle:** Einleitung 2

- **Oberflächenwasser von:** St 2412 (Bau-km 1+560 bis Bau-km 2+405) und

B 14 (Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+266); **Einleitung über:** Direkt ohne Rückhaltung aus Entwässerungsmulden (Bauwerksverzeichnis Nrn. 5.40, 5.44 und 5.46); **Ablfluss max.:** 165 l/s; **Einleitung in:** Haselbach (Fl.Nr. 2399 Gemarkung Großhaslach); **Einleitungsstellen:** Einleitung 3 und 4

4.3.3 Bauausführung

Alle wasserbaulichen Maßnahmen sind im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Ansbach durchzuführen. Roteintragungen in den Unterlagen sind zu beachten.

Der Ein- u. Auslaufbereich der Durchlässe und des Rückhaltebeckens sowie die Ausläufe der Rohrleitungen und der Hochwasserüberlauf sind mit großformatigen, frostbeständigen Wasserbausteinen zu sichern.

Zur Verhinderung von Erosionen und Ausspülungen sind bei größerem Längsgefälle Sohl- und Böschungfußsicherungen erforderlich.

Das Rückhaltebecken einschl. der Drosseleinrichtungen, des Auslaufbauwerkes und insbesondere des Hochwasserüberlaufes sind entsprechend der Planung auszuführen. Beim Drosseleinlauf ist auf einen störungsfreien Zulauf besonders zu achten.

Die infolge der Baumaßnahme in den Gewässern abgesetzten Stoffe sind, falls erforderlich, während und nach Abschluss der Baumaßnahme durch Räumung zu beseitigen. Das Ausmaß der Räumung ist mit dem Gewässerunterhaltungsverpflichteten abzustimmen und festzulegen.

4.3.4 Betrieb und Unterhaltung

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

Beim Einleiten des bei Regenwetter anfallenden Straßenabwassers in den Vorfluter dürfen keine schädlichen Konzentrationen von Giftstoffen sowie keine mit dem Auge wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder Ölschlieren nachweisbar sein.

Der Vorhabensträger hat sich an der Unterhaltung der Oberflächengewässer (Vorflutgräben) im Bereich der Einleitungsstellen entsprechend der jeweils gültigen gesetzlichen Bestimmungen zu beteiligen.

4.3.5 Anzeigepflichten

Beginn und Vollendung der Bauarbeiten sind dem Wasserwirtschaftsamt Ansbach rechtzeitig anzuzeigen.

Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt und der Wasserrechtsbehörde anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen.

4.3.6 Auflagenvorbehalt

Weitere Auflagen, die sich im öffentlichen Interesse als notwendig 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 Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2T) und den entsprechenden Lageplänen (Unterlagen 7.3 Blätter 1T und 2T). Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Die Farbgestaltung entspricht der in Anlage 4 zur VollzBek BayStrWG. 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 vorliegende Planung umfasst die Beseitigung der bestehenden, höhengleichen Bahnübergänge nördlich von Petersaurach im Zuge der Staatsstraße 2412 und der Gemeindeverbindungsstraße Petersaurach – Gleizendorf mit der Bahnhauptstrecke Nürnberg – Ansbach. Die Beseitigung der beiden Bahnübergänge erfolgt durch Verlegung der Staatsstraße 2412 Richtung Westen und Bündelung der Bahnquerungen der Straßen in einem Überführungsbauwerk.

Der hiermit zu behandelnde 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.

Mit der Realisierung des Gesamtprojektes, einschließlich des Bauabschnittes 2 von Bau-km 1+000 in Richtung Süden, soll auch die Gemeinde Petersaurach (Landkreis Ansbach) durch eine Ortsumgehung im Zuge der Staatsstraße 2412 vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Die Planungen für den Bauabschnitt 2, für den Lückenschluss zur bestehenden St 2412 im Süden von Petersaurach, bleiben einem gesonderten Verfahren vorbehalten.

2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 25.06.2008 beantragte das Staatliche Bauamt Ansbach für die Beseitigung von zwei Bahnübergängen in Petersaurach, Staatsstraße 2412; (Lichtenau) St 2223 – B 14 (Heilsbronn) das Planfeststellungsverfahren nach dem Bayer. Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 19.11.2008 bis 18.12.2008 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 02.01.2009 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben seien.

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

- Gemeinde Petersaurach
- Landratsamt Ansbach
- Wasserwirtschaftsamt Ansbach
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Ansbach
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Kitzingen
- Bayerischer Bauernverband, Geschäftsstelle Mittelfranken
- Bayer. Landesamt für Umwelt
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.
- Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH
- N-ERGIE AG
- PLEdoc GmbH
- Zweckverband zur Wasserversorgung der Reckenberg-Gruppe
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege München
- Vermessungsamt Ansbach
- Regionaler Planungsverband Westmittelfranken
- DB Netz AG
- Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg
- Gemeinde Neuendettelsau
- Höhere Landesplanungsbehörde, Sachgebiet 24 der Regierung von Mittelfranken
- Höhere Naturschutzbehörde, Sachgebiet 51 der Regierung von Mittelfranken

Es wurden Bedenken und Einwendungen, sowie Stellungnahmen zur Planung vorgebracht. Diese wurden am 27.07.2009 in Petersaurach erörtert. Die Behörden und Verbände sowie die privaten Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Aufgrund der Einwendungen und als Ergebnis der Erörterung hat der Vorhabens-träger Planänderungen (Tekturen) in das Verfahren eingebracht. Die Tekturen vom 19.02.2010 haben im wesentlichen folgenden Inhalt:

- Das Vorhaben wird in 2 Bauabschnitte unterteilt, wobei nur noch der Bauabschnitt 1 von der B 14 über die Bahnlinie Nürnberg-Ansbach bis zur Einmündung der Gleizendorfer Straße Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist.

- Der Südteil des Vorhabens wird aus der Planung gestrichen und bleibt einem eigenen, neuen Verfahren vorbehalten, in dem auch eine höhenfreie Querung der Nebenbahnlinie zu prüfen ist. Die Anbindung des geplanten nördlichen Bauabschnittes an die bestehende St 2412 in Petersaurach soll solange über die Gleizendorfer Straße erfolgen.

Diese Tekturen lagen in der Zeit vom 22.03.2010 bis 21.04.2010 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 05.05.2010 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben seien.

Die Regierung gab folgenden Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange und Verbänden Gelegenheit zur Stellungnahme zu den Tekturen:

- Gemeinde Petersaurach
- Landratsamt Ansbach
- Wasserwirtschaftsamt Ansbach
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Ansbach
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Kitzingen
- Bayerischer Bauernverband, Geschäftsstelle Mittelfranken
- Bayer. Landesamt für Umwelt
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.
- Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH
- N-ERGIE Netz GmbH
- PLEdoc GmbH
- Zweckverband zur Wasserversorgung der Reckenberg-Gruppe
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege München
- Regionaler Planungsverband Westmittelfranken
- DB Services Immobilien GmbH
- Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg
- Gemeinde Neuendettelsau
- Höhere Landesplanungsbehörde, Sachgebiet 24 der Regierung von Mittelfranken
- Höhere Naturschutzbehörde, Sachgebiet 51 der Regierung von Mittelfranken

Es wurden erneut Bedenken und Einwendungen, sowie Stellungnahmen zur Planung in Form der Tekturen vorgebracht.

Die Regierung führte deshalb am 30.07.2010 in Petersaurach einen weiteren Erörterungstermin durch. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange und Verbände, sowie die privaten Einwender wurden hiervon benachrichtigt, im übrigen wurde der Termin ortsüblich bekannt gemacht. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer weiteren Niederschrift festgehalten.

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 § 15 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**

Für das Straßenbauvorhaben ist nach Art. 37 BayStrWG und dem UVPG keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Die Voraussetzungen für die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung sind bei diesem Vorhaben nicht erfüllt. Die entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen auf die nach dem UVPG relevanten Schutzgüter sind jedoch in der Planunterlage 12.1/T behandelt und in diesem Beschluss bewertet.

2. **Materiell-rechtliche Würdigung**

2.1 **Ermessensentscheidung (grundsätzliche Ausführungen)**

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, mit dem noch im Bauabschnitt 2 durchzuführenden Lückenschluss, 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 als Ergebnis des ersten Erörterungstermins vom 27.07.2009 in zwei Bauabschnitte unterteilt.

Für die ursprünglich geplante Südanbindung der neuen Straße an die bestehende St 2412, zwischen der bestehenden Wohnbebauung und dem Bahnübergang der Nebenbahnlinie Wicklesgreuth-Windsbach wurden erhebliche Widerstände von den Anliegern vorgebracht, die weitere Untersuchungen erforderlich machen, mit denen andere Anschlussvarianten zu prüfen sind. Diese Prüfungen erfordern einen längeren Zeitaufwand, der bei Weiterführung als Gesamtplanung zu einer Verzögerung des Projektes führen würde.

Diese Verzögerung kann nicht hingenommen werden, weil die Beseitigung der beiden höhengleichen Bahnübergänge im Bauabschnitt 1 Voraussetzung für die Errichtung des planfestgestellten S-Bahn-Haltepunktes Petersaurach Nord ist, da die Technik der bestehenden Schrankenanlagen für den sicheren Betrieb eines Haltepunktes nicht geeignet ist und die Technik für die bestehenden Anlagen auch nicht nachgerüstet werden kann. Eine Aufteilung in zwei Bauabschnitte war daher geboten, wobei die unverzügliche Fortführung des Projektes durch den Bauabschnitt 2 für das Gesamtprojekt als Ortsumgehung zwingend erforderlich bleibt.

2.3 Planrechtfertigung

2.3.1 Notwendigkeit der Maßnahme

Die Beseitigung von zwei Bahnübergängen im Zuge der 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.

Durch die 1. Planänderung wurde das Vorhaben in 2 Bauabschnitte unterteilt, wobei nur noch der Bauabschnitt 1 von der B 14 über die Bahnlinie Nürnberg-Ansbach bis zur Einmündung der Gleizendorfer Straße Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist.

Dies ergibt sich im Einzelnen aus folgenden Überlegungen:

Die Staatsstraße 2412 kreuzt derzeit im vorliegenden Planungsabschnitt höhengleich die Bahnlinie Nürnberg – Ansbach und verläuft 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 entstehen 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 befindet sich ca. 1 km westlich des Bahnübergangs mit der Staatsstraße auf der Gemeindeverbindungsstraße Petersaurach – Gleizendorf. Straßenbaulastträger ist die Gemeinde Petersaurach.

Seitens der Bahn wird derzeit die Bahnstrecke für den S-Bahn-Betrieb ausgebaut. Eine Inbetriebnahme des S-Bahn-Verkehrs ist am 12. Dezember 2010 erfolgt. Für einen geplanten S-Bahn-Haltepunkt Petersaurach Nord, zwischen den genannten

Bahnübergängen, liegt ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vor. Dieser Haltepunkt kann von der Bahn erst nach Wegfall der beiden höhengleichen Bahnübergänge errichtet und in Betrieb genommen werden.

Bereits durch die Inbetriebnahme der S-Bahn ohne den Haltepunkt folgt, dass sich die Zugfrequenz der Personenzüge wegen der kürzeren Taktfolge deutlich erhöht hat. Dies führt zu häufigeren Schrankenschließungen und zu einer zusätzlichen, erheblichen Beeinträchtigung des Verkehrsflusses an den beiden Bahnübergängen.

Aufgrund der geringen Entfernung der beiden Bahnübergänge zueinander, wurde ein gemeinsames Beseitigungsprojekt als verkehrlich und wirtschaftlich sinnvolle Gesamtlösung angesehen.

Die Beseitigung der Bahnübergänge bei Petersaurach und die damit verbundene Straßenverlegung ist im derzeit gültigen 6. Ausbauplan für Staatsstraßen in der Dringlichkeitsstufe 1 enthalten.

2.3.2 Planungsziele

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

Durch die geplante Beseitigung der beiden Bahnübergänge an der Hauptstrecke Nürnberg-Ansbach wird die Verkehrssicherheit verbessert. Die Beseitigung der möglichen Konfliktpunkte zwischen Schienen- und Kfz-Verkehr verhindert nachhaltig das Auftreten schwerer Unfälle. Durch die geplante Verlegung wird eine Verstärkung des Verkehrsablaufes und dadurch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit im fließenden Verkehr erfolgen.

Zusammen mit dem Bauabschnitt 2 und damit dem Gesamtprojekt, 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. Außerdem wird der Ortskern von Lärm- und Abgasemissionen entlastet. Daneben wird es durch die Vermeidung von Wartezeiten an den Bahnübergängen ebenfalls zu einer Verringerung von Schadstoffemissionen und deren Auswirkungen auf die Anwohner kommen.

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 Entwicklungsachsen erreichen.

Laut Regionalplan der Region Westmittelfranken (8) Kapitel B V 1.4.2 (neu), soll die Anbindung des Kleinzentrums Petersaurach an das Oberzentrum Ansbach und an den Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen (Region 7) als vorrangige Straßenbaumaßnahme für den regionalen und überörtlichen Verkehr im Mittelbereich Ansbach durchgeführt werden. In der Begründung zu diesem Ziel heißt es weiter: „Zur besseren Anbindung des Kleinzentrums Petersaurach an das Oberzentrum Ansbach und den großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen (R 7) sind die höhengleichen Bahnübergänge der St 2412 (...) an der Bahnlinie Nürn-

berg (R 7) – Ansbach durch eine gemeinsame höhenfreie Überführung zu ersetzen“. Das Vorhaben entspricht somit den Zielen der Regionalplanung.

2.4.2 Planungsvarianten

Bezüglich der einzelnen Trassenvarianten wird zunächst auf die detaillierte Darstellung in Ziffer 2.1 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) und auf den Übersichtslageplan der Varianten (Unterlage 3 Blatt Nr. 2T) verwiesen. Neben der Planfeststellungstrasse wurden vom Antragsteller mehrere alternative Streckenführungen auf ihre Geeignetheit und Auswirkungen auf die entscheidungserheblichen Belange und Schutzgüter untersucht. Die Untersuchung bezieht sich auf das Gesamtprojekt, einschließlich der Anbindung der Neubautrasse der Staatsstraße an die bestehende St 2412 im Süden von Petersaurach, die nicht mehr Gegenstand dieses Verfahrens ist.

Die Variantenprüfung kann für den Bauabschnitt 1 aber nach wie vor herangezogen werden, da sich die angeführten Zwangspunkte in diesem Abschnitt für alle Varianten nicht verändern. Die Aufteilung erfolgte nach dem ersten Erörterungstermin um in einem Bauabschnitt 2 prüfen zu können, ob und wie der Anschluss der Neubautrasse im Süden von Petersaurach für die betroffenen Anlieger an der Langenloher Straße verträglicher ausgestaltet werden könnte. Hierbei soll insbesondere auch eine höhenfreie Querung der Nebenbahnlinie Wicklesgreuth-Windsbach betrachtet werden. Die bisherige Variantenprüfung sah hier für alle Trassen eine Anbindung zwischen der Nebenbahnlinie und der Wohnbebauung vor.

Vergleich der Varianten:

Variante 0:

Bei dieser Variante würden nur die beiden bestehenden Bahnübergänge an der Hauptbahnlinie Nürnberg-Schnelldorf durch jeweils eine Straßenüberführung ersetzt. Der Eingriff wäre damit am geringsten.

Durch eine solche Lösung könnte aber keinerlei Entlastung der Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr und den damit verbundenen Belastungen (Lärm, Schadstoffe, usw.) erreicht werden. Die Verkehrsströme würden nach wie vor von beiden Zufahrtswegen (St 2412, Gemeindeverbindungsstraße (GVS) nach Gleizendorf) mitten durch den Ort fließen. Diese Variante war daher im Hinblick auf die mit dem Gesamtprojekt vorrangig verbundenen Ziele nicht weiter zu verfolgen.

Für die Varianten 1, 2 und 3 wäre jeweils eine Verlegung der St 2412 in Richtung Westen erforderlich. Der Mindestabstand zur Bebauung würde außer am Anschlussbereich zur bestehenden St 2412 im Süden, der der weiteren Prüfung im Bauabschnitt 2 vorbehalten bleibt, mindestens 150 Meter betragen. Auf ca. 900 Meter Länge aus Richtung Süden würden diese Varianten hier auf der gleichen Linie verlaufen. In etwa ab Beginn des Bauabschnittes 1 in Richtung Norden trennen sich diese Varianten voneinander.

Variante 1:

Für diese Variante wäre im Bereich des bestehenden Bahnübergangs an der GVS nach Gleizendorf eine höhenfreie Straßenquerung erforderlich. Die beiden bestehenden, höhengleichen Bahnübergänge an der Hauptbahnlinie wären zu beseitigen. Im weiteren Verlauf würde die neue Straßentrasse Richtung Nordwesten zur B 14 geführt.

Diese Variante ist mit kleineren Eingriffen in Waldbereiche verbunden, die aber durch Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen kompensiert werden könnten. Das geplante Wohngebiet und der geplante S-Bahn-Haltepunkt wären von dieser Variante nicht betroffen.

Plantrasse:

Die Plantrasse wurde aus der untersuchten Variante 1 entwickelt. Sie wurde etwas weiter vom Ort abgerückt. Außerdem wurde die Anbindung an die B 14 in Richtung Osten verschoben. Die Linienführung wurde im Rahmen des laufenden Flurbereinigungsverfahrens intensiv mit dem Amt für ländliche Entwicklung, der örtlichen Teilnehmergeinschaft und der Gemeinde Petersaurach abgestimmt. Die Aussagen für die Variante 1 können hier weitgehend ebenfalls herangezogen werden. Hinsichtlich des Flächenverbrauches liegen keine wesentlichen Unterschiede vor. Durch das weitere Abrücken vom Ort verringern sich aber die negativen Auswirkungen auf das Landschaftsbild gegenüber der Variante 1 geringfügig, da die Zerschneidung der Feldflur in der Nähe des Waldes nicht mehr so störend wirken wird wie mitten im offenen Gelände. Weiterhin werden dadurch die Immissionsbelastungen verringert.

Variante 2:

Bei dieser Variante wäre zwischen den beiden bestehenden Bahnübergängen an der Hauptbahnlinie eine höhenfreie Straßenquerung im Bereich des geplanten S-Bahn-Haltespunktes erforderlich. Die beiden bestehenden, höhengleichen Bahnübergänge wären zu beseitigen. Nördlich der Hauptbahnlinie wäre dann eine Anbindung der neuen Staatsstraße Richtung Osten zur bestehenden St 2412 erforderlich, die zur bestehenden Anbindung an die B 14 weiterführt. Außerdem wäre noch die GVS nach Gleizendorf nördlich des Querungsbauwerks in westlicher Richtung anzubinden. Diese Variante wurde aus verkehrlicher Sicht als besonders geeignet angesehen. Sie würde aber zu erheblichen Eingriffen in den nördlich der Hauptbahnlinie angrenzenden Waldbestand führen. Außerdem wurde im Zuge der Detailplanung festgestellt, dass mit erheblichen technischen Schwierigkeiten für die Bahnquerung zu rechnen sei. Eine Unterführung käme für die Straßentrasse aufgrund des sehr hoch anstehenden Grundwassers aus finanzieller Sicht nicht in Frage. Eine Straßenüberführung müsste sowohl den S-Bahn-Haltespunkt als auch das begleitende Wegenetz überqueren. Die hierfür erforderlichen Dammschüttungen mit bis zu 7 Metern Höhe würden das Landschaftsbild erheblich verunstalten und die Wohngebietsplanungen ebenfalls erheblich erschweren. Diese Variante war daher ebenfalls im Hinblick auf vertretbarere Lösungsansätze nicht weiter zu verfolgen.

Variante 3:

Für diese Variante würde die neue Trasse der Staatsstraße bereits zwischen dem Nordrand von Petersaurach und dem Waldstück südlich der Hauptbahnlinie hindurch geführt und hier an die bestehende Trasse angebunden. Im Bereich des bestehenden Bahnübergangs an der St 2412 nördlich von Petersaurach wäre eine höhenfreie Straßenquerung zu errichten und die beiden höhengleichen, bestehenden Bahnübergänge an der Hauptbahnlinie zu beseitigen.

Diese Variante führt zu relativ geringen Eingriffen in das Orts- und Landschaftsbild. Nachdem aber hier bereits Planungen für ein größeres Wohngebiet im Bereich der Trasse laufen und ein kleineres, vorhandenes Wohngebiet durch die Trasse zerschneiden werden würde, musste diese Variante unter Berücksichtigung der Interessen der Gemeinde zurückstehen.

Im Hinblick auf die Geeignetheit und unter Berücksichtigung aller berührten Schutzgüter und Belange ist insgesamt gesehen der für die Planfeststellung gewählten Linienführung der Vorzug vor anderen möglichen Lösungen zu geben.

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. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich

hierbei an verschiedenen „Richtlinien für die Anlage von Straßen – RAS“. Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen.

Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot. Das Staatliche Bauamt Ansbach hat bei seiner Planung die einzelnen Straßenbestandteile nur so bemessen, wie dies entsprechend der prognostizierten Verkehrsbelastung notwendig ist. Hierzu verweisen wir zunächst auf die Darstellung der technischen Gestaltung in den Erläuterungsberichten (Unterlage 1, Ziffern 4.1 bis 4.3; Unterlage 1T, Ziffer 2). Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

Die Planung für die Verlegung der St 2412 (Gesamtprojekt) wurde als anbaufreie Straße außerhalb bebauter Gebiete mit gemeindeübergreifender bis regionaler Verbindungsfunktion eingestuft.

Für die im Bauabschnitt 1 befindlichen Bereiche der Planung liegt im Bezug auf die Linienführung eine Entwurfsgeschwindigkeit von $v_e = 80$ km/h nach RAS-L 95 zugrunde. Die erforderlichen Trassierungselemente sind entsprechend den Richtlinien eingehalten und aufeinander abgestimmt, so dass keine Unstetigkeiten auftreten.

Folgende Zwangspunkte bestimmen die Linienführung der St 2412 im Bereich des Bauabschnittes 1:

- Berücksichtigung der im Planungsgebiet verlaufenden Energieleitungen (110-kV-Leitung, Gasleitung)
- Einhaltung der erforderlichen lichten Höhe zur Überführung der Staatsstraße über die Bahnlinie Nürnberg-Ansbach
- Anschluss an die bestehende B 14
- wirtschaftliche Kreuzungswinkel der Brückenbauwerke.

Wegen des höheren Verkehrsaufkommens in der Gleizendorfer Straße bis zur Realisierung des Bauabschnittes 2 wird der noch zu bauende Teil des Ortsanschlusses von der Gleizendorfer Straße bis zur neuen St 2412 in Bauklasse IV statt in der ursprünglich vorgesehenen Bauklasse V hergestellt.

2.4.4 Immissionsschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Die Planung, zusammen mit den Nebenbestimmungen zum Schallschutz unter A.3.4 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).

Bei der Trassierung für das Gesamtprojekt wurde darauf geachtet, dass durch die neue Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG). Im Verlauf des Verfahrens hat sich aber gezeigt, dass die Südanbindung der St 2412 neu, an die bestehende Staatsstraße noch nicht umfassend genug betrachtet wurde. Mit der Aufteilung des Gesamtprojektes in zwei Bauabschnitte soll geprüft werden, ob für den Südteil des Vorhabens, der nicht mehr Bestandteil dieser Planfeststellung ist, durch eine Änderung der Trassierung bzw. eine Verlegung der Straße im Bereich des Anschlusses an die bestehende St 2412 eine Verbesserung für die dort betroffenen Anwohner im Sinne des Immissionsschutzes und weiterer Schutzbestimmungen erreicht werden kann. Für den Bauabschnitt 1 werden im Sinne des Immissionsschutzes unter Berücksichtigung der Variantenabwägung,

der Nebenbestimmungen unter A.3.4 und der nachfolgenden Ausführungen keine Verbesserungsmöglichkeiten mehr gesehen.

Durch die Verlegung der St 2412 im Rahmen des Gesamtprojektes aus dem Ort Petersaurach heraus kann der Ort erheblich vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Dies wird zu einer deutlichen Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung führen. Diese Entlastung ist ein wesentliches Ziel des Vorhabens, kann allerdings die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit von durch die Verlegungsmaßnahme Betroffenen nicht in Frage stellen oder mindern.

Bis zur Verwirklichung des Bauabschnittes 2 wird es aber nur für den Ortsbereich nördlich und nordöstlich der Gleizendorfer Straße zu Entlastungen kommen, da der Verkehr der St 2412 über die Gleizendorfer Straße weiterhin durch den Ort geführt werden muss.

Die Anwohner der Gleizendorfer Straße werden vorübergehend deutlich stärker mit Durchgangsverkehr belastet, so dass hier entsprechende Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen bzw. auf Entschädigung für den Außenwohnbereich unter A.3.4 festzulegen waren.

Im Nachgang zum Erörterungstermin vom 30.07.2010 wurde die Einstufung der Bebauung an der Gleizendorfer Straße als Mischgebiet in der Tekturplanung des Staatlichen Bauamtes Ansbach nochmals vor Ort durch die Planfeststellungsbehörde überprüft.

Hierbei wurde festgestellt, dass die tatsächliche Nutzung dieses Bereiches einem allgemeinen Wohngebiet entspricht. Somit sind für die betroffenen Wohngebäude nicht die Grenzwerte für ein Mischgebiet, sondern die niedrigeren Grenzwerte für Wohngebiete anzusetzen. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass sich der Prognoseverkehr bis zur Verwirklichung des Bauabschnittes 2 im Bereich der Gleizendorfer Straße auf ca. den dreifachen Wert des Prognoseverkehrs für das Gesamtprojekt erhöhen wird.

Die verbleibende vorübergehende Lärm mehrbelastung, insbesondere im Außenwohnbereich, ist im Ergebnis der Gesamtabwägung hinzunehmen (siehe C.2.6).

2.4.4.1 Lärmschutz

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 keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgereusche 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

ne gegen den Vorhabensträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG bzw. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG).

2.4.4.1.1 § 50 BImSchG – Trassierung

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung.

2.4.4.1.2 Rechtsgrundlagen

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV vorzunehmen.

In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 – RLS 90“ zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden 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, liegen nicht vor.

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG vom 21.03.1996, NVwZ 96, 1003).

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 Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete, sowie Anlagen und Gebiete für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Abs. 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach den Buchstaben a), c) und d) dieser Tabelle entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

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

2.4.4.1.3 Lärmberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der LKW-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zu Grunde liegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet.

Die Prognose, die auf der Grundlage der Verkehrsuntersuchung von der Ingenieurgesellschaft Dr. Brenner mbH für das Prognosejahr 2020 für das Gesamtprojekt erstellt wurde, ermittelte für die Gleizendorfer Straße im Ortsbereich eine Verkehrsmenge von 1.670 Kfz/24 h bei einem Schwerverkehrsanteil von tags 4,7 und nachts 2,2 %. Durch die Aufteilung in zwei Bauabschnitte wurde der gesamte Verkehr der St 2412 neu im Rahmen der 1. Planänderung für das Prognosejahr zusätzlich auf die Gleizendorfer Straße umgelegt um die höchstmögliche Belastung für diesen Bereich aufgrund der Verkehrsuntersuchungszahlen darzustellen. Die für den Bauabschnitt 1 ermittelte Verkehrsmenge beträgt somit 4.890 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil in derselben Größenordnung wie oben angegeben.

Die Hauptstraße und die Langenloher Straße bleiben bis zur Fertigstellung des Gesamtprojektes mit dem Bauabschnittes 2 nach wie vor Ortsdurchfahrt für die St 2412. Insofern hat die Realisierung des Bauabschnittes 1 auf die südlich der Gleizendorfer Straße liegenden Bereiche keine Auswirkungen gegenüber dem bisherigen Zustand.

Der Lärmschutz wird auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung, nicht auf Spitzenbelastungen ausgelegt (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916, BVerwG vom 23.11.2001, DVBl 2002, 565). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen ausulegen, die nur gelegentlich auftreten.

Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS 90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl 85, 1159).

2.4.4.1.4 Ergebnis

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht beim Bau oder der wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Von einem Neubau ist auch dann auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird. Maßgeblich ist das äußere Erscheinungsbild im Gelände. Die Einziehung oder Funktionsänderung von Teilen der vorhandenen Straßen ist Indiz für eine Änderung. Nur eine wesentliche Änderung führt zur Lärmvorsorge.

Die neutrassierte St 2412 ist somit als Neubau zu betrachten. Dieser Neubau wirkt sich im Bereich des Anschlusses an die B 14 auch noch auf die beiden westlichen Anwesen am Gütlershof aus. Für die Gebäude in der Gleizendorfer Straße wird durch die Planänderung mit der Aufteilung in zwei Bauabschnitte eine wesentliche Änderung hervorgerufen. Die Straße soll vorübergehend, bis zur Umsetzung des Bauabschnittes 2, als Verbindung der St 2412 neu mit der bestehenden St 2412 im Ortsbereich dienen.

An den in den Nebenbestimmungen unter A.3.4 aufgeführten Gebäuden besteht somit ein Anspruch auf passiven Lärmschutz. Aktiver Lärmschutz scheidet aus, da

die Gebäude am Gütlershof im Außenbereich liegen und dort entsprechende Maßnahmen nicht finanzierbar sind. Die Gebäude in der Gleizendorfer Straße können wegen Ihrer Lage unmittelbar an der Straße bzw. wegen der Zufahrten und Zugänge schon aus städtebaulichen Gründen nicht durch eine durchgehende Lärmschutzwand bzw. einen Lärmschutzwall geschützt werden.

Art und Umfang der passiven Lärmschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen bestimmen sich konkret nach der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Passive Lärmschutzmaßnahmen werden dann erforderlich, wenn keine ausreichende Schalldämmung der Umfassungsbauteile schutzbedürftiger Räume im Sinne der 24. BImSchV vorhanden ist.

Lärmschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, und in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zur 24. BImSchV genannten Aufenthaltsräume.

Die betroffenen Grundstückseigentümer sind vom Vorhabensträger entsprechend C VI Nr. 17 Abs. 3 VLärmSchR 97 auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

Außerdem liegt für das Anwesen Gütlershof 3 eine Grenzwertüberschreitung im Außenwohnbereich vor. Hierfür besteht gemäß VLärmSchR 97, E XVII Nr. 50 Abs. 4 ein Anspruch auf Entschädigung in Geld.

Für das Anwesen Gleizendorfer Straße 1 wird eine Grenzwertüberschreitung im Außenwohnbereich angenommen. Hierfür besteht gemäß VLärmSchR 97, E XVII Nr. 50 Abs. 4 ebenfalls ein Anspruch auf Entschädigung in Geld.

2.4.4.2 Schadstoffbelastung

Das geplante Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelungen des Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG.

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden.

Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG).

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat in seiner Stellungnahme zur 1. Planänderung mitgeteilt, dass unter Ansatz der vorgegebenen Verkehrsmengen nicht davon auszugehen ist, dass im Planfeststellungsbereich an den nächstgelegenen Anwesen und damit auch an den Anwesen an der Gleizendorfer Straße aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenzwerte der 22. BImSchV erreicht oder überschritten werden. Die 22. BImSchV wurde zwischenzeitlich aufgehoben. Mit der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) wurde die neue Luftqualitätsrichtlinie der EU, der Richtlinie 2008/50/EG, in deutsches Recht umgesetzt. Regelungen der 22. BImSchV, die von der neuen Luftqualitätsrichtlinie nicht erfasst werden und fortgelten, wurden mit dem Ziel der Verwaltungsvereinfachung in die 39. BImSchV übernommen. Die Grenzwerte für die vor allem vom Straßenverkehr erzeugten Schadstoffe Feinstaub (PM10),

Stickstoffdioxid (NO₂) und Benzol wurden in die 39. BImSchV unverändert übernommen. Die Aussage des Bayerischen Landesamtes für Umwelt, dass an den nächstgelegenen Anwesen die lufthygienischen Grenzwerte nicht erreicht bzw. nicht überschritten werden, gilt somit nach wie vor.

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

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens befinden sich keine FFH- oder SPA-Gebiete. Schutzgebiete nach §§ 20 ff. BNatSchG sind im Planungsgebiet ebenfalls nicht ausgewiesen.

Die amtliche Biotopkartierung weist am Rand bzw. außerhalb des Untersuchungsraums folgende Biotope aus: (Nr. 6630-164.02, teilweise nicht mehr genutzte Nasswiese außerhalb des Baueinflussbereichs; Nr. 6630-091.01, Nasswiese nordöstlich des Untersuchungsgebietes mit Bedeutung im Biotopverbund des Haselbachs; Nr. 6630-090.01, Röhrichtbestand im westlichen Verlandungsbereich des Gleizendorfer Weihers).

Eine Beeinträchtigung der Biotope, die zu einer Verschlechterung führt, ist nicht anzunehmen.

Rodungsarbeiten dürfen nur in der Zeit von Anfang Oktober bis Ende Februar durchgeführt werden.

2.4.5.1.2 Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)

Mit den Ausführungen der in den Planunterlagen enthaltenen saP (Unterlage 12.4T) besteht aus hiesiger Sicht Einverständnis. Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. § 44 Abs. 5 BNatSchG werden durch das Vorhaben nicht erfüllt. Die höhere Naturschutzbehörde hat die Ergebnisse der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung aus naturschutzfachlicher Sicht bestätigt.

Bei Umsetzung der Planung für den Bauabschnitt 1 unter Beachtung der Nebenbestimmungen zum Naturschutz unter A.3.3., stehen artenschutzrechtliche Belange dem Vorhaben nicht entgegen.

2.4.5.2 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

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

Das von der Planung betroffene Gebiet und die durch die Umsetzung der Planung entstehenden Beeinträchtigungen für das ursprünglich vorgesehene Gesamtprojekt sind in der Unterlage 12.1T beschrieben. Durch die Planänderung mit der Aufteilung in zwei Bauabschnitte bleibt die konkrete Planung und Umsetzung des

Bauabschnittes 2 einem eigenen Verfahren vorbehalten. Gleiches gilt für die in der Unterlage 12.1T für den Bauabschnitt 2 angeführten Maßnahmen und Beeinträchtigungen. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen sind in der Unterlage 12.1T unter Ziffer 4.3 beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

2.4.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

2.4.5.3.1 Eingriffsregelung

Eingriffe in Natur und Landschaft (siehe dazu § 14 BNatSchG) sind nur zulässig, wenn die in den naturschutzrechtlichen Bestimmungen vorgesehenen Rechtfertigungsgründe vorliegen und wenn die hierfür geltenden naturschutzrechtlichen Grundsätze beachtet werden. Nach § 15 BNatSchG hat der Verursacher eines Eingriffs vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen, sowie unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu kompensieren (Ersatzmaßnahmen), soweit es zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist. Gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG darf die Maßnahme nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maße in angemessener Frist auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen.

2.4.5.3.2 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung.

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die Erläuterungen und die vorgesehenen Maßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1T) und auf die nachfolgenden Ausführungen unter C.2.4.5.3 verwiesen.

Verbleibende Beeinträchtigungen:

Nach Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minimierungsmöglichkeiten verbleiben bei der Realisierung des Vorhabens folgende unvermeidbare Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Versiegelung der Trasse und der Nebenanlagen (KV a – Konflikt Versiegelung), soweit sie sich auf den Bauabschnitt 1 bezieht
- Versiegelung, Zerschneidung und Verlust eines Grünlandkomplexes (K 3), soweit sie sich auf den Bauabschnitt 1 bezieht
- Versiegelung durch Trasse der neuen Gleizendorfer Straße auf Acker- und Grünlandbereichen (K 4)
- Mittelbare Beeinträchtigung einer Obstwiese durch den Bau der neuen Gleizendorfer Straße und dadurch mittelbare Beeinträchtigung des Biotopverbundes mit den angrenzenden Waldflächen im Westen (K 5)
- Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der Blickbeziehung vom Ort in die freie Landschaft durch weitgehende Dammlage der Straßentrasse (K 6), soweit sie sich auf den Bauabschnitt 1 bezieht
- Flächenverlust einer strukturarmen Waldfläche ohne besondere Biotopqualität (K 7)
- Zerschneidung einer Wanderungsbeziehung von Amphibien zwischen Laich- und Aufenthaltshabitat (K 8)
- Zerschneidung einer Waldfläche ohne besondere Biotopqualität, Habitatverkleinerung der Waldflächen im Westen (K 9)
- Zerschneidung und Verlust eines Grünlandkomplexes, Überbauung des Haselbaches in seinem Oberlauf, Beeinträchtigung der Verbundfunktion für Amphibien und feuchteliebende Insekten (K 10)

2.4.5.3.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Die geplante Baumaßnahme verursacht einen Eingriff in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild, der nicht vermeidbar ist. Problemschwerpunkte sind hier insbesondere der hohe Flächenverbrauch und die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die neue Straßentrasse.

Nachdem eine wesentliche Funktion des Gesamtprojektes die Entlastung der Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr mit den damit verbundenen Emissionen sein soll, kann der Flächenverbrauch für das Projekt nicht dadurch wesentlich reduziert werden, dass die Bahnübergänge an den bestehenden Stellen beseitigt werden. Die Trasse der Staatsstraße muss daher in ausreichendem Abstand zur Bebauung geführt werden. Eine andere vertretbare Trasse ist daher für den Bauabschnitt 1 unter Einbeziehung der Variantenprüfung unter C.2.4.2 nicht ersichtlich. Für die erforderliche Weiterführung der Trasse im Bauabschnitt 2 Richtung Süden, bleiben zusätzliche Erhebungen zur Anbindung an die bestehende Staatsstraße einer gesonderten Planung vorbehalten.

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und –schwerpunkte wurden zutreffend im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1T) festgelegt.

Der Ausgleichsbedarf ist gemäß den sog. gemeinsamen Grundsätzen der bayerischen Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 21.06.1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet.

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. 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.

Die verbleibenden Beeinträchtigungen können für dieses Vorhaben vollständig durch Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen an der Trasse, auf bereits im Eigentum der Straßenbauverwaltung befindlichen Flächen kompensiert werden. Nachdem sämtliche Ausgleichsmaßnahmen für das Gesamtprojekt im Bauabschnitt 1 liegen und mit diesem umgesetzt werden, ergibt sich eine Überkompensation für diesen Abschnitt. Diese Überkompensation kann mit dem Ausgleichsbedarf für die Umsetzung des Bauabschnittes 2 verrechnet werden. Hierfür ist in der Planung für den Bauabschnitt 2 eine entsprechende Berechnung aufzunehmen.

Im Wesentlichen sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Herstellen eines Überganges von der Dammbepflanzung (G 2) in die freie Landschaft und Schaffung eines Offenlandbereiches. Lockere Vernetzung der beiden Waldbestände im Sinne eines Trittsteinbiotops. Abschieben und Abfuhr der Oberbodenschicht in Teilbereichen. Zulassen der natürlichen Sukzession auf ca. 8.000 m² Fläche. **(Ausgleichsmaßnahme A1)**
- Herstellung wechselfeuchter Tagwassermulden (ca. 2.500 m²) mit Sukzession als Lebensraum und Ersatzlaichgewässer für Amphibien durch Oberbodenabtrag und Abdichtung mit Lehmschlag (Gesamtfläche ca. 5.460 m²). **(A3)**
- Aufwertung des Haselbachtals (ca. 5.026 m²) durch punktuelle Grabenaufweitung und Herstellung wechselfeuchten Dauergrünlandes durch Sukzession westlich des Durchlassbauwerkes. Anlage von Tagwassermulden und einer Obstbaumreihe. **(A4)**
- Pflanzung von Bäumen in Gruppen und Reihen entlang der Trasse zur Auflockerung des Landschaftsbildes, soweit im Bauabschnitt 1 gelegen. **(Gestaltungsmaßnahme G1)**
- Flächige Gehölzpflanzungen auf den Dammböschungen zum Brückenbauwerk über die Bahnlinie Ansbach-Nürnberg, zum Ersatz des durch die Baumaßnahme verdeckten Waldrandes und zur Reduzierung der technischen Optik des Brückenbauwerkes. **(G2)**

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer A 3.3 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

Es hat sich im Verfahren außerdem ergeben, 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).

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

Es ist vorgesehen, das aus dem Ausbaubereich der Straßen im Bauabschnitt 1 anfallende und aus dem Gelände zulaufende Oberflächenwasser über Mulden, Gräben und Rohrleitungen zu sammeln und in insgesamt zwei Rückhaltebecken einzuleiten. Ein Rückhaltebecken wird im Zuge der Baumaßnahme neu hergestellt und leitet das Niederschlagswasser gedrosselt in den Bodenfeldgraben ein (Einleitungsstelle E 2).

Die Einleitungsstellen E 3 und E 4 entwässern bei Bau-km 2+340 in den Haselbach, der dann in das vorhandene, unterliegende und im Rahmen der Flurbereinigung erstellte und genehmigte Rückhaltebecken mündet.

Diese Einleitungen sind nach §§ 8, 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG gestattungspflichtig. 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 können gemäß §§ 12, 15, 55 und 57 WHG in Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer A.4.3 angeordneten Auflagen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Das Landratsamt Ansbach hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG, unter Berücksichtigung der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Ansbach erklärt. Bei der Ausführungsplanung der Entwässerungseinrichtungen ist das Wasserwirtschaftsamt Ansbach fachlich zu beteiligen.

2.4.7 Land- und Forstwirtschaft, Wald

Die Flächen für die Straßentrassen und die Ausgleichsmaßnahmen wurden bereits im Rahmen der Flurbereinigung erworben.

Für die Durchführung des Vorhabens muss rund 1,64 ha Wald beseitigt werden. Diese Rodung wird gemäß Art. 9 Abs. 8 BayWaldG mit diesem Planfeststellungsbeschluss aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit zugelassen. Gemäß dem landschaftspflegerischen Begleitplan dienen einige der Maßnahmen auch dazu, im Rahmen der Sukzession mittel- bis langfristig wieder Wald entstehen zu lassen. Insoweit sind die Grundsätze des Bayer. Waldgesetzes, insbesondere die Art 1, 5 und 14 zu beachten. Die Aufforstung bedarf gemäß Art. 16 Abs. 4 BayWaldG keiner gesonderten Erlaubnis.

Im Rahmen der Ausführungsplanung ist hierbei die zuständige Forstverwaltung (Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach, Bereich Forsten) mit einzubeziehen.

2.4.8 Belange der Gemeinden

2.4.8.1 Gemeinde Petersaurach

- Forderung nach zeitnaher Umsetzung der Umgehungsstraße durch den Bauabschnitt 2 des Gesamtprojektes

Das vorliegende Straßenbauvorhaben mit dem Bauabschnitt 1 stellt nach den Aussagen in Unterlage 1T Ziffern 2 und 7 zweifelsfrei eine Zwischenlösung dar. Eine zeitnahe Umsetzung des Bauabschnittes 2 ist vorgesehen. Nachdem hierfür aber noch umfangreiche Prüfungen und Planungen erforderlich sind, kann eine zeitliche Festlegung für die Umsetzung des Bauabschnittes 2 nicht erfolgen.

2.4.8.2 Gemeinde Neuendettelsau

- Befürchtung von Mehrbelastungen durch Abkürzungsverkehr, insbesondere in Richtung Aich, sowie in Richtung des Krankenhauses in Neuendettelsau durch den Bauabschnitt 1, bzw. auch durch das Gesamtprojekt aufgrund der verlängerten Fahrtstrecken durch den geplanten Neuverlauf der St 2412.

Im Vorfeld der Planung wurde 2007 eine Verkehrszählung mit Kennzeichenverfolgung an mehreren Zählpunkten durchgeführt, die als Grundlage für das damalige Verkehrsgutachten diente. In den Planfeststellungsunterlagen vom Juni 2008 waren die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgesellschaft Dr. Brenner enthalten. Die Untersuchung hat ergeben, dass im Planungsfall (Verwirklichung der Ortsumgehung) und im Prognosenullfall (Beibehaltung der bisherigen Situation) 2020 in der Umgebung von Petersaurach in etwa vergleichbare Verkehrsstärken erwartet werden können. Die Verwirklichung des Bauabschnittes 1 stellt hierbei einen vorübergehenden Zustand zwischen dem Planungsfall und dem Prognosenullfall dar, der zu keinen erkennbaren Verkehrsveränderungen führen dürfte.

Weiterhin besteht außerhalb des Planfeststellungsverfahrens für die Gemeinde die Möglichkeit, in Zusammenarbeit mit dem Landratsamt Ansbach als Straßenverkehrsbehörde weitere verkehrsrechtliche Beschränkungen zu erlassen, bzw. die Verkehrsbeschilderung in Aich zu verbessern.

Zu den Verkehrsauswirkungen wird außerdem auf die Zusage des Staatlichen Bauamtes Ansbach vom 2. Erörterungstermin verwiesen, dass im Rahmen der Planungen für den Bauabschnitt 2 ein neues Verkehrsgutachten erstellt wird, bei dem u.a. auch die Verkehrsauswirkungen des Projektes auf den Bereich Aich nochmals betrachtet werden.

2.4.9 Sonstige öffentliche Belange

2.4.9.1 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das „ob und wie“ der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die beteiligten Versorgungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in Ziffer A.3.1 wird verwiesen.

2.4.9.2 Denkmalschutz

Das Vorhaben ist auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern, zulässig. Die für das Vorhaben sprechen-

den Belange (siehe Ziffer C.2.3) gehen den Belangen des Denkmalschutzes hier vor.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat im Anhörungsverfahren zur Planänderung mitgeteilt, dass im Bereich der Planung für den Bauabschnitt 1 kein bekanntes Bodendenkmal mehr unmittelbar vom Vorhaben betroffen wird. Die bekannten Bodendenkmäler befinden sich im Bauabschnitt 2, der nicht mehr Gegenstand dieses Verfahrens ist.

Sollten im Zuge der Bauausführung Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die Nebenbestimmungen unter A.3.1.6 und A.3.6 nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden.

In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG hinsichtlich eventueller Zufallsfunde von Bodendenkmälern unter Beachtung der durch die Schutzauflagen (A.3.1.6, A.3.6) vorgesehenen Maßgaben.

Die unter Ziffern A.3.1.6 und A.3.6 des Beschlusstextes angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabenträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen, bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundene Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen.

Obgleich die damit angeordnete Verpflichtung zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabenträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle, soweit erforderlich, auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

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.

Den Einwendungen der nachfolgend genannten Einwender wurde entweder aus den o. g. Gründen oder den folgenden Ausführungen ganz oder teilweise nicht Rechnung getragen. Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie sich nicht erledigt haben. Die Entscheidung, die auch bei Abschluss des Verfahrens noch nicht erledigten Einwendungen zurückzuweisen, stützt sich auf die unter den einzelnen Gesichtspunkten dieser Beschlussbegründung bereits dargelegten Überlegungen. Soweit sich nicht bereits hieraus ergibt, dass den Einwendungen unter Beachtung aller Belange nicht stattgegeben werden kann, wird im Folgenden dargelegt, warum und ggf. unter welchen Bedingungen diese individuelle Betroffenheit im öffentlichen Interesse hinzunehmen ist.

Die Namen der Einwender wurden aus Datenschutzgründen anonymisiert.

Die privaten Einwendungen wurden auch im Rahmen der Würdigung der öffentlichen Belange mitbetrachtet. Auf diese Ausführungen wird vorab verwiesen. Im Folgenden werden nur noch die Einwender behandelt, zu denen darüber hinaus besondere Ausführungen erforderlich sind.

2.5.1 Einwender 1

- Der Einwender befürchtet für seine Grundstücke Flnrn. 963/10 (Wald) und 1294/1 (Acker) der Gemarkung Petersaurach unmittelbar nordwestlich und nordöstlich der Straßenüberführung über die Hauptbahnlinie durch das Straßenbauvorhaben Beeinträchtigungen durch Veränderung der Grundwasserverhältnisse.

Nachdem die Grundstücke unmittelbar an die höchsten Dammschüttungen der Straßentrasse angrenzen, ist hier vor Beginn der Baumaßnahmen eine Beweissicherung durchzuführen. Diese Verpflichtung ist in den Nebenbestimmungen unter A.3.5.4 aufgeführt.

2.5.2 Einwender 2, 3 und 4

Die Einwendungen dieser Einwender beziehen sich auf den Bauabschnitt 2 mit dem im Süden geplanten Anschluss an die Langenloher Straße. Dieser Bereich ist durch die Planänderung nicht mehr Gegenstand des Verfahrens. Die Entscheidung über den Bauabschnitt 2 bleibt einem eigenen, neuen Verfahren vorbehalten.

2.5.3 Einwender 5

Einwendungen aus 2008 (Abkürzungsverkehr und weitere Verkehrsbeziehungen werden mit den Einwendungen aus 2010 behandelt):

- Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit des Vorhabens

Die Notwendigkeit der Baumaßnahme ist im Erläuterungsbericht (Unterlage 1, Ziffer 2) der Planfeststellungsunterlagen und unter C.2.3 dieses Beschlusses ausführlich beschrieben. Der Nutzen der geplanten Maßnahme liegt darin, dass die Verkehrssicherheit durch die Beseitigung der beiden höhengleichen Bahnübergänge deutlich verbessert werden kann. Standzeiten werden vermieden und der Verkehrsfluss wird verbessert. Außerdem ermöglicht der Bauabschnitt 1 als Teilmaßnahme des Gesamtprojektes mit dem erforderlichen Bauabschnitt 2 die Möglichkeit den Ortskern von Petersaurach künftig deutlich vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Für die Übergangszeit bis zur Verwirklichung des Bauabschnittes 2 wird der Bereich der Gleizendorfer Straße deutlich stärker belastet. Hierfür wurde ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen bzw. auf Entschädigung für den Außenwohnbereich in den Nebenbestimmungen unter A.3.4 festgelegt.

- Umweltbelastung

Hierzu wird auf die Ausführungen unter C.2.4.4 verwiesen. Unter Berücksichtigung der Ansprüche auf passiven Lärmschutz können die Lärmauswirkungen des Bauabschnittes 1 hinsichtlich der Einhaltung der Grenzwerte kompensiert werden. Außerdem wird die Möglichkeit geschaffen, mit dem vorgesehenen Bauabschnitt 2 die Ortsdurchfahrt deutlich vom Durchgangsverkehr zu entlasten (Lärm, Schadstoffe).

Hinsichtlich der Schadstoffbelastung ist nicht zu erwarten, dass die geltenden Grenzwerte erreicht oder gar überschritten werden (siehe C.2.4.4.2).

- Einfluss auf Natur und Landschaft

Wie aus dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1T) der Planfeststellungsunterlagen hervorgeht, werden die durch das Vorhaben erforderlichen Eingriffe aus naturschutzfachlicher Sicht ausgeglichen. Diese Aussage wurde auch von der Höheren Naturschutzbehörde in ihrer Äußerung zur Planung bestätigt. Außerdem wurde mitgeteilt, dass Verbotstatbestände im Sinne des Artenschutzes nicht vorliegen. Von der Unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Ansbach wurden keine Bedenken gegen die Planunterlagen vorgebracht.

Die im Erörterungstermin vom 27.07.2009 befürchtete, nicht ausreichende Wirksamkeit der Ersatzlaichgewässer (Krötenwanderung zum Gleizendorfer Weiher) durch ein Austrocknen der Tümpel ist nicht ersichtlich, da laut Aussage des Staatlichen Bauamtes Ansbach die Bauausführung mit einer Abdichtung gegen Austrocknung vorgesehen wird.

- Verkehrstechnik

Durch die Aufteilung in zwei Bauabschnitte soll die geplante Anbindung im Süden im Bereich der Nebenbahnlinie Windsbach-Wicklesgreuth an die St 2412 nochmals überprüft werden. Diese Prüfung bleibt einem neuen Verfahren vorbehalten und ist nicht mehr Gegenstand dieses Verfahrens.

Die Einmündung der St 2412 neu in die B 14 in der geplanten Form als "Aufstoß" wurde in der Einwendung kritisiert und als nicht geeignet für die erwartete Verkehrsbelastung, insbesondere für Linksabbieger angesehen. Es sollte eine kreuzungsfreie Anbindung wie in Lehrberg, bzw. ein Kreisverkehr vorgesehen werden. Außerdem wurde die Vielzahl an Straßenkreuzungen an der B 14 kritisiert. Im Erörterungstermin vom 27.07.2009 hat das Staatliche Bauamt Ansbach darauf hingewiesen, dass bereits derzeit eine rund 2.700 Fahrzeuge täglich von der bestehenden St 2412 auf 8.700 Fahrzeuge auf der B 14 treffen würden. Künftig würden laut Prognose für 2020, auch durch den Wegfall der Verbindung Richtung Gleizendorf ca. 3.700 Fahrzeuge auf 9.500 Fahrzeuge treffen. Für diese Verkehrsmengen würde die Form der Anbindung ausreichen und als unbedenklich angesehen. Dies wird auch von der Planfeststellungsbehörde nicht anders beurteilt. Der angeführten Bereich Lehrberg kann hier nicht als Maßstab herangezogen werden, da dort deutlich höhere Verkehrszahlen sowohl auf der Staatsstraße als auch auf der Bundesstraße im Bereich der dortigen Anbindung vorliegen. Ein Kreisverkehr kommt aufgrund der Netzfunktion und Streckencharakteristik der B 14 nicht in Betracht.

Durch die fast vollständige Umlegung des Verkehrs von der bestehenden St 2412 und der Gemeindeverbindungsstraße nach Gleizendorf auf die St 2412 neu, werden die vorhandenen Einmündungen, bzw. Kreuzungen mit der B 14 deutlich entlastet. Sie haben künftig kaum noch eine Verkehrsbedeutung über die landwirtschaftliche Erschließung, bzw. als Radwegeverbindung hinaus.

- Schwache Verkehrsteilnehmer

Durch die Aufteilung in zwei Bauabschnitte bleiben bis zur Umsetzung des südlichen Abschnittes alle Verkehrsbeziehungen südlich der Anbindung der Gleizendorfer Straße für Fußgänger und Radfahrer erhalten.

In Richtung Norden und Nordwesten besteht mit Errichtung des bereits planfestgestellten S-Bahn-Haltepunktes Petersaurach Nord die Möglichkeit, die Bahnlinie durch die vorgesehene Unterführung gefahrlos zu queren und über die Wegeanbindungen des Haltepunktes das mit diesem Verfahren geplante Begleitwegenetz zu erreichen und zu nutzen. Die Unterführung wird behindertengerecht erstellt.

Außerdem ist mittelfristig ein Geh- und Radweg parallel zur B 14 zwischen Wicklesgreuth und Heilsbronn geplant.

In Richtung Nordosten können nach wie vor die bestehenden Wegeverbindungen in Richtung Heilsbronn genutzt werden. Diese werden durch die geplante Maßnahme nicht beeinträchtigt.

Einzig die Verbindungsmöglichkeiten unmittelbar an den beiden aufzulassenden Bahnübergängen an der Hauptstrecke entfallen mit der Fertigstellung des Bauabschnittes 1 durch diese Planung.

Einwendungen aus 2010:

- Neue Trassenführung durch Planänderung, Forderung einer neuen Planung

Die Planung wird für den Bereich des Bauabschnittes 1 nicht geändert. Es erfolgt keine neue Trassenführung. Einzig die vorübergehende Anbindung des gesamten Verkehrs über die Gleizendorfer Straße und der verbesserte Ausbau des Verbindungsteils zwischen der St 2412 neu und der bestehenden Gleizendorfer Straße stellt eine Veränderung zwischen derzeitigem Zustand und ursprünglicher Planung dar. Diese Punkte sind in der Planänderung aufgeführt und hinsichtlich der Auswirkungen berücksichtigt.

- Ungenaue Plandarstellungen

Die angeführte ungenaue Darstellung der Auflösung der Bahnübergänge im Übersichtslageplan (Unterlage 3.1T), bzw. in den Lageplänen (Unterlagen 7.1.1T und 7.1.2T) der Tektur ist zutreffend, wobei der Rückbau des Bahnübergangs an der GVS nach Gleizendorf in der ursprünglichen Planung in den Unterlagen 7.1.1 und 7.1.2 mit Bauwerksnummer eingetragen war. Bei der Übertragung in die Tekturunterlagen vom 19.02.2010 wurde dieser Teil der Darstellung aber nicht mit übernommen. Es handelt sich hier aber um redaktionelle Fehler in der Darstellung. Diese Fehler können hier vernachlässigt werden, da bei den ortsüblichen Bekanntmachungen der Planauslegung der ursprünglichen Planung und der Tektur, sowie auch bei den Bekanntmachungen zu den beiden Erörterungsterminen eindeutig die Beseitigung von zwei Bahnübergängen angeführt wurde. Außerdem wurde in den weiteren Planunterlagen, insbesondere in den Erläuterungsberichten (Unterlagen 1 und 1T) und im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2), aber auch in den Unterlagen 7.3.1 und 7.3.2, 12.1, 12.3, 12.4 und 14.1 deutlich gemacht, dass die Bahnübergänge beseitigt werden sollen. Die Auflösung des Bahnübergangs an der St 2412 mit Bauwerksnummer war in Unterlage 7.3.1 eindeutig aufgeführt. Die Auflösung beider Bahnübergänge war den Darstellungen in den Unterlagen 7.3.1 und 7.3.2 deutlich zu entnehmen. Daneben geht auch aus den vorgebrachten Einwendungen hervor, dass das Vorhaben nicht anders verstanden wurde, als dass beide Bahnübergänge wegfallen sollen.

In den festgestellten Planunterlagen 7.1.1T und 7.1.2T ist der Rückbau mit Bauwerksnummer als redaktionelle Berichtigung wieder eindeutig aufgeführt.

- Veraltetes Kartenmaterial / Abkürzungsverkehr auch in Wohngebiete / weitere Verkehrsbeziehungen / Verschärfung der Probleme durch die Planänderung

Es ist richtig, dass die Zufahrt zum vorgesehenen S-Bahn-Haltepunkt nicht in den Planunterlagen dargestellt ist. Bei der Zufahrt und dem P+R Parkplatz mit 30 Stellplätzen handelt es sich um eine Baumaßnahme der Gemeinde. Im Erörterungstermin wurde aber darauf hingewiesen, dass die Verkehrsströme aufgrund des S-Bahn-Verkehrs mit 30 Hin- und Rückfahrten täglich im Verkehrsgutachten berücksichtigt wurden. Insofern bringt die reine Aufnahme der Kartendarstellung der Zufahrt keine neuen Erkenntnisse für das Verfahren.

Das Fehlen der durchgängigen Willi-Kellermann-Straße in den Planunterlagen wird ebenfalls bestätigt. Diese Straße soll laut Aussagen des 1. Bürgermeisters im Erörterungstermin vom 30.07.2010 als Anliegerweg für Schule und Kindergarten dienen. Eine Verkehrsberuhigung und weitere verkehrsregelnde Maßnahmen seitens der Gemeinde seien geplant. Die Straße wird daher zumindest keine Abkürzungsfunktion für den Schwerverkehr zur RKW übernehmen können. Weiterhin habe die RKW versichert, dass für den Verkehr zu Ihrem Betrieb die offiziellen Zufahrten zu nutzen seien. Die Nutzung von Schleichwegen (z.B. durch Wohngebiete) sei nicht zulässig. Seitens der Gemeinde solle außerdem die Beschilderung noch angepasst und verbessert werden.

Für die im Süden zur RKW hin gelegenen Wohngebiete wird aus diesen Gründen keine Gefährdung durch Nutzung der Anliegerstraßen als Schleichweg gesehen. Die Straßen sind hierfür auch nicht geeignet. Außerdem hat die Gemeinde bei Auftreten entsprechender Probleme die Möglichkeit die Straßen durch verkehrsregelnde Maßnahmen zu beschränken.

Der Jakob-Müller-Ring an der RKW ist im Übersichtslageplan (Unterlage 3.1T) und in weiteren Übersichtsplänen enthalten. In der Verkehrsprognose ist diese Beziehung nicht enthalten. Sie wird sich aber auf den Bauabschnitt 1 nicht wesentlich auswirken, da sich dadurch in erster Linie die Verkehrsbeziehungen im Süden des Ortes von und zur RKW verschieben würden. Im Rahmen der Planung für den Bauabschnitt 2 wird laut Ausführungen des Staatlichen Bauamtes Ansbach ein neues Verkehrsgutachten erstellt, bei dem gerade auch die Verkehrsbeziehungen für den südlichen Bereich von Petersaurach aktuell zu betrachten sind.

Zu den weiteren Verkehrsbeziehungen und zur Verschärfung der Probleme durch die Planänderung verweisen wir auf die Äußerungen zu den Einwendungen der Gemeinde Neuendettelsau unter C.2.4.8.2.

- Dauerlösung ohne Bauabschnitt 2 / Finanzierungsmöglichkeiten

Eine Dauerlösung ohne den erforderlichen Bauabschnitt 2 ist nicht vorgesehen. Sofern ein einvernehmlicher Grunderwerb nicht erfolgen kann, ist mit einem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss eine Enteignung der erforderlichen Flächen möglich.

Die Fertigstellung eines bereits begonnenen Projektes hat bei der Dringlichkeit Vorrang gegenüber neuen Projekten.

Die Baumaßnahme ist im Haushaltsplan 2010 / 2011 des Freistaates Bayern als Einzelmaßnahme veranschlagt. Die Finanzierung ist somit gesichert.

- Einschaltung eines Behindertenbeauftragten / Wegebeziehungen für schwache Verkehrsteilnehmer

Hierzu wird auf die vorherigen Ausführungen verwiesen. Für schwache Verkehrsteilnehmer sind entsprechende Wegebeziehungen vorhanden, bzw. werden entsprechende Wegebeziehungen geschaffen. In der Gleizendorfer Straße wird ein Zebrastreifen erstellt um das Überqueren der Straße trotz erhöhter Verkehrsbelastung sicher zu ermöglichen. Ein Abkürzungsverkehr kann, sofern er sich überhaupt einstellt, durch entsprechende Beschilderung und verkehrsregelnde Maßnahmen eingeschränkt werden. Die Beteiligung eines Behindertenbeauftragten ist insofern nicht erforderlich.

- Alternativvorschlag mit 2 höhenfreien Querungen an bestehendem Übergang

Dieser Vorschlag wurde bei der Alternativenprüfung ausgeschlossen, da hierdurch die Möglichkeit einer Entlastung der Ortsdurchfahrt entfallen würde (siehe Ausführungen unter C.2.4.2).

2.5.4 Einwender 6

Der Einwender befürchtet eine Gefährdung der Fußgänger und insbesondere von Kindern aufgrund von Abkürzungsverkehr in Richtung Aich, im Ortsbereich von Aich, durch zu schnell fahrende Pkw.

Hierzu wird im Wesentlichen auf die Äußerungen zu den Einwendungen der Gemeinde Neuendettelsau unter C.2.4.8.2 verwiesen. Gegebenenfalls sind für Aich weitere verkehrsbeschränkende Maßnahmen, bzw. häufigere Kontrollen der bestehenden Regelungen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens anzustreben.

2.5.5 Einwender 7, 8, 9 und 10

- Deutliche Zunahme des Verkehrsaufkommens in der Gleizendorfer Straße durch die Planänderung, starke Zunahme der Lärm- und der Schadstoffbelastung

Von einer Inbetriebnahme des Bauabschnittes 1 bis zu einer Umsetzung des erforderlichen Bauabschnittes 2 werden die Anwohner der Gleizendorfer Straße sowohl gegenüber dem heutigen Zustand, als auch gegenüber dem vorgesehenen Zustand für das Gesamtprojekt durch die damit verbundene Verkehrszunahme erheblich mehr belastet.

Hinsichtlich der Lärmbelastung wurden vom Staatlichen Bauamt die gesamten Zahlen der Verkehrsströme im Bereich der geplanten Umgehung im Rahmen der Planänderung auf die Gleizendorfer Straße umgelegt. Der im Flächennutzungsplan als Mischgebiet eingestufte Bereich wurde im Nachgang zum Erörterungstermin vom 30.07.2010 durch die Planfeststellungsbehörde nochmals überprüft. Hierbei wurde festgestellt, dass nur noch Wohnnutzung vorliegt. Der Bereich wurde daher als Wohngebiet im Sinne von § 2 Abs. 1 Ziffer 2 der 16. BImSchV eingestuft.

Aufgrund dieser neuen Einstufung, bzw. der erheblichen Mehrbelastung durch den Verkehrslärm wurde in den Nebenbestimmungen unter A.3.4 ein Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen bzw. auf Entschädigung für den Außenwohnbereich festgelegt. Die weiteren Ausführungen hierzu sind unter C.2.4.4.1 und unter dem nachfolgend aufgeführten Punkt "Wertminderung / hohe Gesundheitsbelastung" angeführt.

Zur Schadstoffbelastung wird auf die Ausführungen unter C.2.4.4.2 verwiesen. Es ist nicht zu erwarten, dass die geltenden Grenzwerte erreicht oder gar überschritten werden.

- Verschlechterung im Bereich Verkehrssicherheit / gefahrloses Queren der Straße auch für Personen mit Gehbehinderung

Das gefahrlose Überqueren der Gleizendorfer Straße wird durch die Zunahme des Verkehrsaufkommens mit Umsetzung des Bauabschnittes 1 erschwert. Im Rahmen des Erörterungstermins vom 30.07.2010 wurde klargestellt, dass eine sogenannte Querungshilfe wegen der zu geringen Breite der Straße nicht möglich ist. Von Seiten der Gemeinde ist aber eine Querungsmöglichkeit an der schmalsten Stelle der Straße mit entsprechend guten Sichtverhältnissen geplant. Hierfür ist ein Zebrastreifen vorgesehen. Vom Staatlichen Bauamt Ansbach wurde dazu im Erörter-

terungstermin eine Zusage zur Beteiligung an den Kosten für den Zebrastreifen in angemessenem Umfang gegeben. Eine Entscheidung im Planfeststellungsverfahren ist daher nicht erforderlich.

Im Bereich der Einmündung der Gleizendorfer Straße in die bisherige St 2412 befindet sich eine Altglas- und Metallsammelstelle der Gemeinde mit Wertstoffcontainern. Dieser Standort kann bei Umlegung des Verkehrs auf die Gleizendorfer Straße wegen der beengten Platzverhältnisse zum Gehsteig und zur Straße nicht weiter betrieben werden. Die Gemeinde wird den Standort der Sammelstelle verlegen.

- Alternativenprüfung / Abhilfevorschlag

Zur Alternativenprüfung verweisen wir auf die Ausführungen unter C.2.3 und C.2.4.2, sowie auf die mit Einladung zum Erörterungstermin vom 14.07.2010 übermittelte Stellungnahme des Staatlichen Bauamtes Ansbach vom 13.07.2010. Im Nachgang zum Erörterungstermin vom 30.07.2010 wurde der Vorschlag den höhengleichen Bahnübergang auf der bisherigen Trasse der St 2412 bis zum Planfeststellungsbeschluss für den 2. Bauabschnitt zu belassen und nur den Übergang an der Gemeindeverbindungsstraße nach Gleizendorf im Rahmen des 1. Bauabschnittes zu schließen mit der DB intensiv diskutiert. Hierbei wurde vom Vertreter der DB AG klargestellt, dass die vorhandene Technik an den Schrankenanlagen für den Betrieb eines Bahnhaltendes nicht geeignet ist (Zeitschaltung mit Höchstdauer bis zu 240 Sekunden Schließzeit).

Eine Nachrüstung ist aufgrund der Sicherheitsvorgaben durch das Eisenbahnbundesamt nicht möglich. Daher müsste die Anlage mit der entsprechenden Technik und einer Einbindung in die neuen Stellwerksanlagen für die Übergangszeit bis zur Umsetzung des 2. Bauabschnittes komplett neu erstellt werden. Hierfür wären mindestens 350.000 € erforderlich, für die kein Kostenträger aufkommen würde, da hierfür keine Fördermöglichkeiten bestehen. Der Abhilfevorschlag ist daher nicht umsetzbar.

- Planrechtfertigung / unklare Planunterlagen

Zur Planrechtfertigung verweisen wir ebenfalls auf die Ausführungen unter C.2.3, sowie auf die Stellungnahme des Staatlichen Bauamtes Ansbach vom 13.07.2010. Der Umsetzung des Bauabschnittes 1 muss zur Umsetzung des Gesamtprojektes unverzüglich der Bauabschnitt 2 mit dem Lückenschluss zur bestehenden St 2412 im Süden von Petersaurach folgen. Hierauf wird auch im Erläuterungsbericht zur Tektur (Unterlage 1T) hingewiesen. Ein Termin kann im Planfeststellungsbeschluss für die Umsetzung nicht festgelegt werden.

Die angeführte ungenaue Darstellung der Auflösung der Bahnübergänge im Übersichtslageplan (Unterlage 3.1T), bzw. in den Lageplänen (Unterlagen 7.1.1T und 7.1.2T) der Tektur ist zutreffend, wobei der Rückbau des Bahnübergangs an der GVS nach Gleizendorf in der ursprünglichen Planung in den Unterlagen 7.1.1 und 7.1.2 mit Bauwerksnummer eingetragen war. Bei der Übertragung in die Tekturunterlagen vom 19.02.2010 wurde dieser Teil der Darstellung aber nicht mit übernommen. Es handelt sich hier aber um redaktionelle Fehler in der Darstellung. Diese Fehler können hier vernachlässigt werden, da bei den ortsüblichen Bekanntmachungen der Planauslegung der ursprünglichen Planung und der Tektur sowie auch bei den Bekanntmachungen zu den beiden Erörterungsterminen eindeutig die Beseitigung von zwei Bahnübergängen angeführt wurde. Außerdem wurde in den weiteren Planunterlagen, insbesondere in den Erläuterungsberichten (Unterlagen 1 und 1T) und im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2), aber auch in den Unterlagen 7.3.1 und 7.3.2, 12.1, 12.3, 12.4 und 14.1 deutlich gemacht, dass die Bahnübergänge beseitigt werden sollen. Die Auflösung des Bahnübergangs an

der St 2412 mit Bauwerksnummer war in Unterlage 7.3.1 eindeutig aufgeführt. Die Auflösung beider Bahnübergänge war den Darstellungen in den Unterlagen 7.3.1 und 7.3.2 deutlich zu entnehmen. Daneben geht auch aus den vorgebrachten Einwendungen hervor, dass das Vorhaben nicht anders verstanden wurde, als dass beide Bahnübergänge wegfallen sollen.

In den festgestellten Planunterlagen 7.1.1T und 7.1.2T ist der Rückbau mit Bauwerksnummer als redaktionelle Berichtigung wieder eindeutig aufgeführt.

Es ist richtig, dass die Zufahrt zum vorgesehenen S-Bahn-Haltepunkt nicht in den Planunterlagen dargestellt ist. Bei der Zufahrt und dem P+R Parkplatz mit 30 Stellplätzen handelt es sich um eine Baumaßnahme der Gemeinde. Im Erörterungstermin wurde aber darauf hingewiesen, dass die Verkehrsströme aufgrund des S-Bahn-Verkehrs mit 30 Hin- und Rückfahrten täglich im Verkehrsgutachten berücksichtigt wurden. Insofern bringt die reine Aufnahme der Kartendarstellung der Zufahrt keine neuen Erkenntnisse für das Verfahren.

- Wertminderung der Anwesen / hohe Gesundheitsbelastung durch Lärm und Schadstoffe

Auf eine Beibehaltung einer unveränderten Verkehrsanbindung bzw. gleichbleibender Verkehrsverhältnisse und damit verbundener gleichbleibender Belastung eines Grundstückes besteht kein Anspruch.

Dass ein Grundstück am Grundstücksmarkt wegen seiner Nähe zu einer öffentlichen Straße, bzw. durch eine Mehrung des Verkehrs an Wert verliert, ist keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers. Derartige Wertminderungen werden deshalb nicht von Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG erfasst. Die darin liegende Beschränkung des finanziellen Ausgleichs ist mit Art. 14 GG vereinbar. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird.

Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Kein Grundstückseigentümer kann auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnumfeldes vertrauen. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten.

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Die gültigen Grenzwerte werden nicht erreicht, bzw. überschritten (vgl. vorhergehende Ausführungen und Ausführungen unter C.2.4.4.2 zur Schadstoffbelastung).

Wie unter C.2.4.4.1.3 und C.2.4.4.1.4 erläutert ist, wurde die künftige Verkehrslärmsituation im Umfeld des Vorhabens berechnet. Durch die Planänderung waren auch für die Gleizendorfer Straße die entsprechenden Werte zu ermitteln. Die in der Tekturplanung vom Staatlichen Bauamt Ansbach angesetzten Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete (64/54 dB(A)) wurden laut den Berechnungsergebnissen bei allen Wohngebäuden unterschritten.

Aufgrund der nachträglich durch die Regierung vorgenommenen Einstufung als Wohngebiet sind die um 5 dB(A) niedrigeren Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete (59/49 dB(A)) heranzuziehen. Diese Grenzwerte werden hier teilweise überschritten.

-- Gleizendorfer Straße 1: 58,3 dB (A) tags, 48,3 dB (A) nachts

Hier werden die Grenzwerte am Gebäude jeweils unterschritten. Da aber an diesem Anwesen ein teilweise nutzbarer Außenwohnbereich in Richtung zur Straße vorhanden ist und dort eine Überschreitung des Tagwertes im Außenwohnbereich aufgrund des geringen Abstandes zur Straße sich einstellen wird, besteht gemäß

VLärmSchR 97, E XVII Nr. 50 Abs. 4 hierfür ein Anspruch auf Entschädigung in Geld.

-- Gleizendorfer Straße 3: 62,4 dB (A) tags, 52,3 dB (A) nachts

Hier werden beide Grenzwerte überschritten. Dem Eigentümer des Anwesens wird ein Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen für die Tages- und Nachtzeit zugesprochen.

An diesem Anwesen ist kein sinnvoll nutzbarer Außenwohnbereich in Richtung zur Straße vorhanden. Der auf der straßenabgewandten Südseite liegende Außenwohnbereich wird durch das Gebäude abgeschirmt, so dass hier keine Überschreitungen der Grenzwerte für den Außenwohnbereich vorliegen werden.

-- Gleizendorfer Straße 5: 62,4 dB (A) tags, 52,3 dB (A) nachts

Hier werden ebenfalls beide Grenzwerte überschritten. Dem Eigentümer des Anwesens wird ebenfalls ein Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen für die Tages- und Nachtzeit zugesprochen.

Auch an diesem Anwesen ist kein nutzbarer Außenwohnbereich in Richtung zur Straße vorhanden. Der auf der straßenabgewandten Südseite liegende Außenwohnbereich wird durch das Gebäude abgeschirmt, so dass hier keine Überschreitungen der Grenzwerte für den Außenwohnbereich vorliegen werden.

2.6 Gesamtergebnis der Abwägung

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass die Beseitigung von zwei Bahnübergängen in Petersaurach im Zuge der Verlegung der Staatsstraße 2412 (Bauabschnitt 1) auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

Die vorstellbaren Trassenvarianten für den Bauabschnitt 1 drängen sich auch bei Berücksichtigung der Gesamtkonzeption des Ausbaus der Staatsstraße 2412 als Ortsumgehung für Petersaurach nicht als günstigere Alternativen auf.

2.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung nach Bayer. Straßen- und Wegegesetz folgen aus Art. 6 Abs. 6, 7 Abs. 5, 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht Art. 6 Abs. 8 und Abs. 5 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 dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer A 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen bei der Gemeinde Petersaurach und der Gemeinde Neuendettelsau zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekanntgemacht.

W o l f
Oberregierungsrat