

Regierung von Mittelfranken  
Postfach 6 06  
91511 Ansbach

Landesverband Bayern  
des Bundes für Umwelt-  
und Naturschutz  
Deutschland e.V.

Landesfachgeschäfts-  
stelle Nürnberg  
Bauernfeindstr. 23  
90471 Nürnberg  
Tel. 09 11/81 87 8-0  
Fax 09 11/86 95 68

Unser Zeichen Ust-Mfr-An-B25-OU Dinkelsbühl  
Datum 24.02.2015

lfg@bund-naturschutz.de  
www.bund-naturschutz.de

**Vollzug des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) und des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG);  
Planfeststellungsverfahren mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung für den Neubau der Ortsumgebung Dinkelsbühl im Zuge der Bundesstraße 25 (Bundesautobahn A6 / Anschlussstelle Feuchtwangen-Nord – Nördlingen) von Abschnitt 220, Station 5,140 der Bundesstraße 25 bis Abschnitt 160, Station 0,000 der Staatsstraße 2218 (Dinkelsbühl – Wassertrüdingen) im Gebiet der Stadt Dinkelsbühl**

**Stellungnahme des BUND Naturschutz in Bayern e.V. (BN)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND Naturschutz in Bayern e.V. nimmt als anerkannter Naturschutzverband nach dem BNatSchG, als anerkannte Umweltvereinigung nach dem Umweltschutzgesetz und aufgrund seiner darüber hinaus weitergehenden Klagebefugnisse aus europäischen und internationalen Recht wie folgt Stellung.

Aufgrund diverser Unzulänglichkeiten der Planung haben der Förderverein „Naherholungsgebiet Mutschach Dinkelsbühl e.V.“ und der BUND Naturschutz bei verschiedenen Instituten Gutachten in Auftrag gegeben. Die Kapitel 6.1, 6.2, 7.2, 7.3 und 9.2 sind z.T. wörtlich übernommen aus den Untersuchungen von Wulf Hahn, RegioConsult Marburg. Die Kap. 4.1. und 5.7. sind z.T. wörtlich übernommen von Prof. Dr. Henning von Winning, Oberstaufen. Deren Beurteilungen werden zum Bestandteil dieser Einwendung.

Ebenso übernimmt der BN die fachlichen Aussagen aus der Einwendung von Stefan Klein, die im Anhang angefügt ist. Soweit die Punkte umweltrelevant sind, macht sich der BN diese zu eigen, insofern ist sie teilinhaltlicher Bestandteil der BN-Stellungnahme.

Der BN sieht es als mit Europarecht nicht vereinbar an, dass die Regierung von Mittelfranken das Planfeststellungsverfahren auf Grundlage des Verfahrensbeschleunigungsgesetzes durchführt. Der BN hat die Unterlagen nicht ordnungsgemäß erhalten, sondern musste sie aufwendig besorgen. Der BN beantragt deshalb eine rechtskonforme Anhörung mit entsprechender Frist ab Übermittlung der vollständigen Unterlagen.

Der BUND Naturschutz lehnt eine Dinkelsbühler Ostumfahrung strikt ab und fordert, diese nicht planfestzustellen.

Vielmehr fordert der BN die ernsthafte Prüfung vorgeschlagener Alternativen, insbesondere die rechtskräftig im Flächennutzungsplan der Stadt dargestellte „bahnparallele Trasse“.

Zudem sind die „Nullvariante“ sowie eine „innerörtlich optimierte Nullvariante“ auf zwei Richtungstrassen als sich aufdrängende Varianten ebenfalls zu prüfen.

Alle Varianten würden erheblich geringere Umwelteingriffe verursachen und nur geringe Anwohnernachteile bewirken. Entgegen der Darstellung in der Planung ist v.a. die bahnparallele Variante zum Erreichen des Ziels geeignet, den Verkehr zu entflechten, die Luitpoldstraße ausschließlich für den Ziel- und Quellverkehr zu nutzen, den Durchgangsverkehr zu verlagern und keinen zusätzlichen anzuziehen.

Statt des Baus der Ostumfahrung fordert der BN darüber hinaus Maßnahmen zur Verringerung und zur besseren Abwicklung des Ziel- und Quellverkehrs, der mit einem Anteil von etwa 80 % das tatsächliche Problem darstellt. Die bestehende Ortsdurchfahrt der B 25 wurde in den letzten Jahren mit mehreren Abbiegespuren verbessert und damit auch der Verkehrsfluss. Durch geänderte Ampelschaltungen und Kreisverkehre besteht hier noch wirkungsvolles Verbesserungspotenzial.

Flankierend dazu bestehen noch weitere Verbesserungsmöglichkeiten wie die Rückführung des Mautausweichverkehrs durch drastische Reduzierung der zu freizügig gehandhabten Ausnahmegenehmigungen (über 5.000) zur bestehenden Mautsperrre, insbesondere im Landkreis Donauwörth und die konsequente Geschwindigkeitsüberprüfung von LKW, um die Strecke für diese Fahrzeuge langsamer und unattraktiver zu machen.

Speziell bei der bahnparallelen Trasse könnten die baulichen Maßnahmen wie folgt aussehen: Durch frühzeitige Absenkung und Trennung der Trasse vom Bestand ließe sich ein kreuzungsfreier Punkt im Bereich Abzweig Wassertrüdingen Straße schaffen. Der Durchgangsverkehr würde unter dem innerstädtischen Verkehr vorbei geführt. Dadurch würde sich die Abbiegeproblematik in Richtung Wassertrüdingen Straße und damit in Richtung der dorthin verlagerten Supermärkte und Discounter verbessern. Fuß- und Radwege und damit auch der Schulweg für viele Kinder könnte von der Ortsdurchfahrt entkoppelt werden. Eine dann zu errichtende Einhausung im Bereich des Bahnhofes würde die direkten Anwohner optimal schützen und das nicht nur vor dem Lärm der Straße sondern auch vor dem Lärm der zu reaktivierenden Bahn. So könnten damit die beiden sowieso zu sanierenden Brücken am Stauerwall und auf der St 2220 /Bechhofener Straße kostengünstig mitsaniert werden. Zusätzlich wäre der Deckel der Einhausung als zentrumsnaher Parkplatz eine Bereicherung für die ohnehin mit parkenden

**Autos überlastete Altstadt als auch für die jährlich stattfindenden Großveranstaltungen der Stadt. Eine teure Stützmauer, wie sie das staatliche Bauamt Ansbach vorschlägt, würde dadurch entfallen. Am nördlichen Ortsrand könnte die B 25 mit dem örtlichen Verkehr wieder zusammengeführt werden. Durch den Neubau an dieser Stelle kämen auch die Anwohner der Feuchtwanger Straße einer Einhaltung des Lärmschutzes näher. Ein zusätzlicher Kreisel in Höhe der Ölmühle wäre nicht zwingend erforderlich.**

## **1. Planfeststellungsverfahren**

Innerhalb der gesetzlichen Frist zur Abgabe von Einwendungen ist eine umfassende Prüfung aller vorgelegten Unterlagen nicht möglich. Insbesondere weil der BN die Unterlagen nicht ordnungsgemäß erhalten hat, sondern sie aufwendig besorgen und z.T. ausdrucken musste.

Insbesondere die großformatigen Pläne sind fachlich schwer auszuwerten, weil der BN keine Möglichkeit hat, Farbpläne in der erforderlichen Größe auszudrucken. Die finanziellen Mittel des Verbandes erlauben den Bezug ausgedruckter Farbpläne nicht, unter Berücksichtigung dass es ja nicht das einzige laufende Planfeststellungsverfahren ist.

Insofern ist eine konkrete Überprüfbarkeit strittiger Details schwer möglich.

Sowohl durch die erschwerte Auswertung der digitalen Unterlagen als auch aufgrund der engen zeitlichen Frist sind weitergehende Prüfungen nicht möglich gewesen und ein ergänzender Vortrag bleibt vorbehalten.

**Der BN beantragt deshalb eine rechtskonforme Anhörung mit entsprechender Frist ab Übermittlung der vollständigen Unterlagen.**

## **2. Ortsumfahrung nicht erforderlich**

Der BUND Naturschutz sieht die vorliegende Planung als Folgewirkung der vom Verband seit Jahren kritisierten allgemeinen Bevorzugung des Individualverkehrs an, also einer grundsätzlichen und extrem einseitig auf den KFZ-Verkehr ausgerichteten Verkehrspolitik.

Durch ständig verbesserten Ausbaugrad und ständig steigenden Erschließungsgrad ist diese Verkehrspolitik die Ursache einer immer noch wachsenden Verkehrsbelastung, welche wieder zu mehr Belastungen von Mensch und Natur führt. Weitere Ausbauten – und damit weitere vermeintliche „Verbesserungen“ des Verkehrsflusses - lösen dieses grundsätzliche Problem aber nicht, sondern verlagern es lediglich räumlich.

Und noch viel schlimmer: Mit der Umfahrung von Dinkelsbühl würde ein Ventil geöffnet und eine regelrechte (Schwer-?) Verkehrsanziehungspolitik betrieben. Dies führt zu einer erheblichen Mehrbelastung der davon tangierten Orte, die ohnehin mit dem Durchgangsverkehr leben müssen, z.B. Neustädtlein und Knittelsbach. Der Hesselbergraum würde durch die Abkürzungswirkung zwischen A 9 und A 7

zur LKW-Transitstrecke verkommen. Letztendlich würde die geplante Maßnahme in der Region wiederum neuen LKW- und KFZ-Verkehr erzeugen.

Die geplante Maßnahme verhindert den vorrangigen Ausbau des öffentlichen Personennah- und -fernverkehrs, insbesondere der Schiene, als umweltverträgliches Verkehrsmittel durch Bindung knapper Finanzmittel.

Dies gilt analog auch für den Gütertransport. Güter im Fernverkehr gehören zu einem hohen Anteil auf die Schiene und aufs Wasser, nicht auf die Straße. Wie fatal sich das nicht nur auf die Umwelt, sondern auch auf die Straßenunterhaltskosten des Steuerzahlers auswirkt verdeutlicht folgende schier unglaubliche Zahl: Ein einziger 40-Tonnen-LKW entspricht der Straßenbelastung von etwa 60.000 PKW (Quelle: Straßenbaureferat der Bundesregierung).

Auf Kosten der durch Lärm und Abgase direkt betroffenen Bevölkerung wurde das Problem massiv verstärkt, weil die Bundesregierung und die bayrische Staatsregierung bis vor wenigen Jahren nicht bereit waren, den aus vorgenannten Gründen unnötig hohen LKW-Fernverkehr dorthin zu zwingen, wo er hingehört: Auf die Autobahnen (wo eine Verlagerung auf die Bahn nicht möglich ist). Die sofort greifenden und billigsten Maßnahmen zur besseren Umweltverträglichkeit, zu mehr Verkehrssicherheit und besserem Verkehrsfluss, wurden, obwohl mehrfach gefordert, nicht eingeführt. Dazu zählt ein generelles Tempolimit und ein LKW-Überholverbot, ggf. auch die Nutzung bisheriger Standstreifen.

Obwohl das LKW-Aufkommen seit der Sperrung der B 25 für LKW-Fernverkehr spürbar zurückgegangen ist, ist es immer noch zu hoch. Ausnahmegenehmigungen gegenüber Spediteuren wurden zu großzügig verteilt.

Mit immer neuen, viele Mio. Euro teuren Straßen wird allenfalls an den Symptomen herumkuriert, die – meist hausgemachten - Ursachen werden aber nicht angegangen.

Zudem sieht es der BN als es eine Täuschung der Bevölkerung an, Umfahrungen als schnelle Problemlösungen zu suggerieren. Die Verwirklichung dauert in der Regel ohnehin viele Jahre bis Jahrzehnte.

Mit dem psychologischen Ventil „Umfahrung“ dürfte die Mautsperre an der B 25 für den LKW-Fernverkehr nicht lange zu halten sein. Der bisher durch die Mautsperre reduzierte LKW-Verkehr wird nach deren Wegfall deshalb erheblich zunehmen, die Fahrgeschwindigkeiten werden sich erhöhen.

Die Belastungen der Anwohner und die Umwelt in dem sensiblen Bereich werden über die in den Unterlagen dargestellten Belastungen steigen.

Dazu trägt auch bei, dass sich dazu noch die Kosten für die Spediteure etc. verringern. Jede neue Ortsumfahrung im B 25-Bereich erhöht deren mautfreie Durchgängigkeit für LKWs. Dies widerspricht eklatant den landesplanerischen Zielen.

Letztendlich bestätigt die Fa. SSP in ihren Berechnungen diese Entwicklung selbst: Der Durchgangsverkehr soll sich im Planfall bis 2030 mehr als verdoppeln (+ 140 %)!

Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten und zieht noch mehr Mautflüchtlinge an. Dies gilt in Dinkelsbühl insbesondere durch den Plan der „B 131 neu“, für den eine

Dinkelsbühler Ostumfahrung der entscheidende Schlüssel wäre. Diese Verbindung von der A 9 zur A 7 bei der Feuchtwanger Spielbank wäre eine mautfreie Ersatzfernstraße, parallel zur A 6, insbesondere für den LKW-Verkehr. Sie würde die Hesselbergregion unweigerlich zur Transitstrecke machen und sie aller touristischen Möglichkeiten berauben und die Bevölkerung terrorisieren.

### **3. Das Projekt ist mit den Klimaschutzzielen der EU-Kommission, der Bundesregierung und der Staatsregierung nicht vereinbar**

Der Verkehr trägt in Deutschland zu rund 20 Prozent (in Bayern sogar rund 30 Prozent) zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen bei.

Dennoch ist es im Vergleich zu anderen Sektoren bisher nicht gelungen, die Emissionen im Verkehr nennenswert zu reduzieren. Dem letzten Bericht der Europäischen Umweltagentur (EUA) zufolge muss der Energieverbrauch im Verkehrssektor weiter gesenkt werden. Die Kohlenstoffdioxid-Emissionen im Verkehrssektor müssen zwischen 2010 und der Mitte des Jahrhunderts um mehr als zwei Drittel gesenkt werden, um das EU-Ziel zu erreichen. Aus Klimaschutzgründen bedarf es im Verkehrsbereich daher dringend einer Umschichtung der Investitionsmittel hin zum Ausbau des Öffentlichen Verkehrs.

Das Vorhaben widerspricht damit allen Zielen der Bayerischen Staatsregierung, der Bundesregierung und der EU zum Klimaschutz.

#### **Der BN fordert, die Klimaschutzziele auch bei dieser Planung zu beachten.**

Insbesondere muss Gegenstand der Umweltverträglichkeitsstudie auch die Ermittlung der von dem Betrieb der Straße ausgehenden klimaschädlichen Treibhausgase sein. Aus der Richtlinie 2014/52/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16.04.2014 zur Änderung der Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten – ergibt sich, dass unter den Begriff „Klima“ auch das globale Klima zu verstehen ist. Unter Hinweis auf den Vorschlag der Europäischen Kommission vom 26.10.2012 (2012/0297 (COD)), der die Ermittlung der Treibhausgase auch von Infrastrukturprojekten vorsieht (vgl. hierzu: Anhang IV – Angaben gem. Art. 5 Abs. 1; Ziffer 4) wurde der in der nationalen Rechtsprechung und in der Literatur vorherrschenden Argumentation, entgegen getreten. Wenn die EU-Kommission vorschlägt und nunmehr das EU-Parlament dies verbindlich geregelt hat, dass Treibhausgase projektbezogen zu ermitteln sind, dann kann der Ermittlungspflicht nicht länger entgegen gehalten werden, dass mangels hinreichender technischer und wissenschaftlicher Erkenntnisse über diesbezügliche Wirkungszusammenhänge eine nachteilige Veränderung des globalen Klimas nicht dem Immissionsbeitrag einer einzelnen Anlage zugerechnet werden kann. Ob diese Aussage zutrifft, mag dahingestellt bleiben. Auf jeden Fall soll der jeweilige Immissionsbeitrag jeder einzelnen Anlage, die einer UVP-Pflicht unterliegt, ermittelt und bewertet und im Rahmen des § 12 UVPG berücksichtigt werden.

Aus Art. 3, 2. Spiegelstrich UVP-RL (1985) ergibt sich, dass bereits in der damaligen Fassung der UVP-RL als auch in der heutigen Fassung (Abl.EU vom 25.04.2014, L 124/1) die Umweltverträglichkeitsprüfung auf den Faktor „Klima“ bezogen ist. Es ist nicht ersichtlich, weshalb bei ein und demselben Begriff („Klima“)

ein unterschiedliches Prüfprogramm besteht. Dass in der Änderungsrichtlinie nunmehr in Anhang IV explizit von Treibhausemissionen die Rede ist, die in Bezug auf das Klima zu ermitteln sind, hat eine Konkretisierung der Prüfpflichten bewirkt (vgl. hierzu Anhang IV Ziffer 4 und Ziffer 5). Da jedoch die Formulierung des Faktors „Klima“ in Art. 3 UVP-RL identisch ist, besteht eine Ermittlungspflicht bereits nach der geltenden Fassung der UVP-RL.

## **4. Der Bedarf ist nicht begründet**

Dinkelsbühl hat kein unzumutbares Problem mit dem Durchgangsverkehr. Bei einem hohen Anteil des Verkehrs, nämlich etwa 80 % handelt es sich um Ziel- und Quellverkehr.

Die im Rahmen des § 17 FStrG vorzunehmende planerische Abwägung aller privaten und öffentlichen Belange muss zu einer Ablehnung der Ortsumgehung führen, da die Naturschutzbelange höher zu gewichten sein werden, als die öffentlichen Interessen an der landschaftszerschneidenden Trassierung. Darüber hinaus können sich die Interessen, die für eine Ortsumfahrung angeführt werden, nicht im Rahmen der notwendigen naturschutzrechtlichen Ausnahme- und Befreiungsentscheidungen durchsetzen. Sowohl eine Befreiung vom gesetzlichen Biotopschutz gem. §§ 67, 30 BNatSchG, noch die artenschutzrechtlichen Ausnahmeentscheidungen gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG sind zu erteilen, weil überwiegende Gründe des öffentlichen Interesses nicht bejaht werden können.

Dieses hausgemachte Problem, resultierend aus einer falsch geplanten Stadtentwicklung (jüngste Beispiele ist die Zerstörung des bisherigen Busbahnhofes mit Altbaumbestand, Ansiedlung weiterer Groß-Supermärkte), lässt sich durch den Bau einer landschaftszerstörenden Umgehung nicht lösen. Auch die Fa. SSP-Consult weist in ihrem Gutachten darauf hin.

Der Bau einer Umfahrung mit der Begründung Verkehrsbelastung der B 25 ist unnötig.

Der Bau einer Umfahrung im Osten der Stadt würde kontraproduktiv nur zu mehr Verkehr, mehr Lärm, mehr Mautflucht, Bedrohung von Wasserschutz-, Vorrang- und Vorbehaltsgebieten, Zerschneidung von Landschaft und landwirtschaftlichen Flächen, Flächenfraß, die Zerstörung von Natur, den Lebensraum gefährdeter Tiere und Pflanzen und des wichtigsten Naherholungsgebietes Dinkelsbühls führen.

Dies wurde bei der Festlegung im Bundesverkehrswegeplan aufgrund der dort vorgenommenen Prüfungen bisher nicht beachtet und wird auch bei der laufenden Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes nicht beachtet werden. Der mit dem Bedarfsplan zum Ausbaugesetz vom Gesetzgeber festgelegte Bedarf ist deshalb nicht untermauert.

Mangels der erhofften Entlastungswirkung besteht vor allem keine Planungsbeurteilung.

### **4.1. Bedarfsplan Bundesverkehrswege: Zur Relativität der Aussagen**

Der Förderverein „Naherholungsgebiet Mutschach Dinkelsbühl e.V.“ und der BUND Naturschutz haben bei Prof. Dr.-Ing. Hans Henning von Winning ein Gutachten in Auftrag gegeben. Die entsprechenden Aussagen sind Teil dieser Einwendung und werden z.T. wörtlich zitiert:

Im Erläuterungsbericht zur B25 n wird zunächst darauf hingewiesen, dass bereits die Aufnahme des Projektes in den Verkehrswegeplan von Gesetz wegen den Bedarf und den Auftrag an die Behörden zur Realisierung definiert. Dies ist allerdings allein die naturgemäß einseitige Sichtweise der Straßenbaubehörde.

Tatsächlich ist der Bundesverkehrswegeplan nicht wesentlich mehr als die Wunschliste regionaler Gebietskörperschaften (und meist: deren Straßenbaubehörden!) nach Projekten, die sie nicht bezahlen müssen. Der politische Wille erklärt sich erst aus dem Finanzierungsvorbehalt. Die zuständigen Parlamente sehen erst in der Finanzierungsfreigabe den Baubeschluss. Dass tatsächlich nur ein Bruchteil (10%?) der aufgeführten Projekte realisiert wird, lässt sich getrost als politischer Wille interpretieren; der Begriff „Unterfinanzierung“ reflektiert wiederum nur den „Bedarf“ aus Ressortsicht und gilt in gleicher Weise für alle anderen Ressorts, wie Verteidigung, Bildung, ... .

Ähnlich verhält es sich mit weiteren Begriffen, deren Verwendung vom allgemeinen Sprachgebrauch stark abweicht.

- Um „Bedarf“ von Bürgern, Nutzern oder Verkehrsteilnehmern handelt es sich nur insoweit, als diese ihren geäußerten „Bedarf“ nicht (streckenbezogen!) bezahlen müssen; eher handelt es sich um den Bedarf einer einzelnen Branche.

- „Vordringlichen“ Bedarf im Sinne von Prioritäten kann man aus der Liste kaum ablesen; allen Beteiligten ist klar, dass Finanzierung nur für eine kleine Zufallsauswahl aus der Liste zu erwarten ist.

- Ein positives „Nutzen-Kosten-Verhältnis“ ist nur bei Verwendung des von Interessengruppen politisch festgelegten Rechenverfahrens feststellbar, das u.a. eine zu 100% subventionierte Nutzung des bestehenden Straßennetzes annimmt. Im üblichen ökonomischen und umgangssprachlichen Wortsinn liegt keine wirtschaftliche Begründung für den Bau vor.

- Das zitierte „Baurecht“ besteht ebenfalls nur aus der Sicht der Fachbehörde – es kann jederzeit folgenlos durch einfache Anweisung des Dienstherrn aufgehoben werden. Das Verfahren erzeugt kein Baurecht etwa vergleichbar mit einem Bebauungsplan mit umfangreichen Rechten Dritter.

Methoden und Indikatoren von Bundesfernstraßenbedarfsplan und Planfeststellung sind politische Instrumente; ihre vorgeblich wissenschaftlichen Berechnungen und Begründungen sind mindestens einseitig und umstritten. Sie liefern keinerlei wissenschaftliche, rechtliche oder politische Vorbewertungen oder Vorgaben für die beteiligten Städte und Gemeinden; diese müssen ihre Positionen eigenständig und in eigener Hoheit einbringen.

#### **4.2. Nutzen-Kosten-Verhältnis**

Seit der ersten Kostenschätzung 2008 haben sich die Kosten der Ostumfahrung von 7,1 auf 11,4 Mio. € erhöht.

Die Erhöhung um 4,3 Mio. € beinhaltet:

- allgemeine Kostensteigerungen zeitbedingt
- eine Verlängerung der Trasse von 2877 m auf 3450 m
- weitere Straßenbaumaßnahmen an den Anschlüssen mit rund 1200 m Länge
- dadurch Verlängerungen durch Gräben und Entwässerungseinrichtungen
- Erdbewegungen und Ein- und Ausbau von 192 000 m<sup>3</sup>
- Leiteinrichtungen für Amphibien in Länge von 1870 m
- Umfassende, den Bildern zu entnehmende Bepflanzungen entlang von 3450 m Straße beidseits (Kostenschätzung lag 2008 bei gerade einmal 30 000,- €)
- Zusätzliche Bauwerke Überbrückung mit Auffahrtsrampe B25/St 2220, Höherlegung der St 2220 auf 600 m um bis zu 2,70 m, Ausbau der Unterführung Rudolf-Schmidt-Straße von lichter Höhe 2,5 m auf lichte Höhe 4,50 m, zusätzliche Unterführung des öFW Heininger Straße, zusätzliche Unterführung Amphibiendurchlass, Einbau von Abfahrts- und Beschleunigungsstreifen an der versetzten Kreuzung B 25/St 2218, Einbau einer Lichtsignalanlage an der Kreuzung B 25/St 2218, Bau von zwei weiteren Regenrückhaltebecken, Unterführung eines Fuß- und Radweges am Schelbuck
- Kostensteigerungen durch mehr Leitplanken, Markierungen und Verkehrszeichen
- Verlängerung von Feld- und Waldwegen von 1000 m auf 3100 m
- Grund- und Trinkwasserschutz
- Grunderwerbssteigerung von 85 000 m<sup>2</sup> auf 160 572 m<sup>2</sup> zzgl. Preissteigerung
- Verlegungen und Neubauten von Kanälen
- Verlegung bzw. Neubau eines Parkplatzes und eines Caravan-Stellplatzes
- Verlegung bzw. Umbau eines Reit- und Dressurplatzes
- Erwerb, Umsetzung und Begleitung von 3 Ausgleichsflächen für zu schützende Arten

Allein Mehraufwand durch Ein- und Ausbau von Erdmassen schlägt gemäß damaliger Schätzung mit über 1 Mio. € zu Buche.

Laut Schätzung des Bundesrechnungshofes kostet eine Überführung mit Auffahrtsrampe 1,2 Mio. €. Bepflanzungsmaßnahmen werden wohl im Bereich 800 000,- € liegen. Die Grünbrücke Mutschachweg soll laut Bundesrechnungshof aktuell 1,14 Mio. € statt veranschlagter 630 000,- € kosten.

Damit wären die Kostensteigerungen schon annähernd aufgebraucht, ohne dass die restlichen Änderungen überhaupt erfasst wären.

Die aktuelle Kostenschätzung kann schlichtweg nicht eingehalten werden. Sie ist eklatant zu niedrig angesetzt.

Eine Begründung, die bahnparallele Trasse wäre zu teuer, kann kein Ausscheidungskriterium sein, da die Kosten der Osttrasse mindestens genauso hoch ausfallen würden.

#### **4.3. „B 131 neu“**

Bis vor kurzem wurde die Ostumfahrung als zentraler und unabdingbarer Bestandteil der „B 131 neu“ dargestellt und die Planung darauf abgestellt. Oberbürgermeister Dr. Hammer erklärte damals sinngemäß: Für den Fall, dass die Ostumgehung nicht gebaut wird, stehe auch die neue Bundesstraße „B 131 neu“ in Frage.

Damit hat er nicht nur recht, sondern bestätigt auch, worum es in Wirklichkeit geht: Die unnötige Dinkelsbühler Ostumgehung ist nur der teure und scheinweise Einstieg in diverse weitere millionenteure und landschaftszerstörende Straßenbauten. Und sie würde in späteren Jahren möglicherweise dreispurig ausgebaut werden (deshalb will man die Bahntrasse nicht).

Damit wird eine Verkehrsanziehungspolitik gegen die Bevölkerung und für Mautflüchtlinge, auf Kosten der Steuerzahler, betrieben. Der wesentliche Effekt dieser Straße, die die A 9 mit der A 7 verbinden soll, wird sein, weiteren Durchgangsverkehr heranzuziehen. Diese Straße soll parallel und mautfrei zur A 6 betrieben werden, als Ost-West-Verbindung. Die Region würde zur Transitstrecke für ungehemmten Schwerverkehr zu Lasten der Bevölkerung degradiert.

Die Planungsunterlagen und behördliche und politische Aussagen sind auch hier widersprüchlich: Auf Seite 7 der Planungsunterlagen wird weiterhin darauf verwiesen.

Ein Mail des Landratsamtes Roth vom 17.2.2015 an die „Mutschachfreunde“ belegt, dass der Landkreis Roth diese Straße nicht mehr will. Bereits 2001 hatte der Kreistag beschlossen, diese Planung nicht zu unterstützen. Im Dezember 2012 wandte sich der Landrat des Landkreises Roth in einem Schreiben an den Bay. Innenminister Joachim Herrmann und bekräftigte diese Position. Der Landkreis halte *„dieses Projekt schlichtweg für nicht erforderlich.“*

Auch jüngere Aussagen von Bauamtsleiter Schmidt gehen in diese Richtung.

#### **4.4. Zwangspunkt für weitere Eingriffe**

Mit dem Bau würde der Verkehrsdruck auf die kleineren Durchfahrtsorte, wie z. B. Neustädtlein und Knittelsbach, immens steigen. Die Planung aus dem Jahr 2008 zeigte deshalb mit der Variante „Ost 1“ schon zusätzliche Umfahrungen dieser Orte, mit irreparablen Eingriffen in den Naturhaushalt, darunter selbst Teichüberquerungen, drei Brückenbauwerken etc., und Kosten von mindestens 9 Mio. Euro zusätzlich.

In der derzeitigen Planung ist dieses Vorhaben nicht mehr enthalten. Das bedeutet auf der anderen Seite für die Betroffenen: Sie sind den Folgen dieser Verkehrsanziehung und den zusätzlichen Immissionen schutzlos ausgeliefert.

Auch hier zeigt sich: Die Ostumfahrung trägt nichts zum Hauptziel der Anwohnerentlastung bei, sondern konterkariert dieses ins Gegenteil.

**Der BN fordert, die Planung der Ortsumfahrung auf der Osttrasse nicht in den Bundesverkehrswegeplan 2015 aufzunehmen.**

## **5. Mangelnde Variantenprüfung, einseitige und frühzeitige Festlegung auf die Osttrasse**

Bei der Variantenprüfung sind die Ziele des Naturschutzes gem. § 1 Abs. 5 BNatSchG als Optimierungsgebot zu berücksichtigen. Danach sind großflächige, weitgehend unzerschnittene Landschaftsräume vor weiterer Zerschneidung zu bewahren. So liegt der Fall hier: Durch die Ortsumgehung würde ein unzerschnittener Landschaftsraum, der wertvolle ökologische Strukturen aufweist und Lebensräume von Tierarten durchtrennen würde, zerschnitten. Durch die Zielfestlegungen des Naturschutzrechts wird jede Planung verpflichtet, neue Inanspruchnahmen im Außenbereich zu vermeiden). Die Inanspruchnahme im Innenbereich hat Vorrang für der Inanspruchnahme von Freiflächen im Außenbereich (§ 1 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG). Neben diesem grundsätzlichen Vorrang werden Behörden, die einen Eingriff in den Außenbereich planen, weiterhin zur Bündelung bereits bestehender Trassierungen vorzunehmen, um weitere Zerschneidungen, Inanspruchnahmen von Landschaft sowie Beeinträchtigungen des Naturhaushalts zu vermeiden (§ 1 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG). Diese Ziele des Naturschutzes sind dann, wenn es eine innerörtliche Bündelungstrasse gibt, als so gewichtig in die Abwägung einzustellen, dass die vorgelegte Planung zurückgewiesen werden muss.

### **5.1. Festlegung im geltenden Flächennutzungsplan der Stadt Dinkelsbühl**

Es war jahrelanges, durch Gutachten und Ausweisung im Flächennutzungsplan untermauertes Ziel der Dinkelsbühler Stadtplanung, im tatsächlichen Bedarfsfall eine bahnparallele Trasse der B 25 zu realisieren. Die bahnparallele Trasse ist seit Jahrzehnten rechtskräftig im FNP ausgewiesen.

Ende April 2009 hat der Stadtrat mit 15 : 10 Stimmen daran festgehalten und sich gegen eine Ostumfahrung ausgesprochen. Dieses Ziel und diese Festlegung bestehen zum Zeitpunkt des Planfeststellungsverfahrens weiterhin.

Dennoch wurde bei der Planung vom Staatlichen Bauamt einseitig die Ostumfahrung verfolgt.

### **5.2. Festlegung im geltenden Bundesverkehrswegeplan**

Die Planungen wurden folgerichtig im BVWP 2003 als innerstädtische Trasse entlang der Bahn mit einer Länge von 1,2 km und einem Investitionsvolumen von 9,2 Mio € in den „Vordringlichen Bedarf“ aufgenommen.

### **5.3. Bahntrasse weiterhin möglich**

Nachdem erklärt wurde, dass die Flächen entlang der Bahn aufgrund der Genehmigung des Eisenbahnbetriebs für die Bayernbahn Betriebsgesellschaft mbH nicht mehr zur Verfügung stünden und somit diese Variante nicht mehr machbar wäre, wurde nach einer neuen „Variantenuntersuchung“ (vorgestellt am 18. Juni 2008 in Dinkelsbühl) einseitig die „Ostumfahrung“ verfolgt.

Dies wird auch in den Planfeststellungsunterlagen (Erläuterungsbericht S. 7) als zentrale Begründung dargestellt.

Der BN widerspricht dieser Darstellung.

Stattdessen wäre die Variante entlang der Bahn durchaus möglich, was die Planungen des Staatlichen Bauamtes Ansbach bzw. deren beratenden Ingenieure von der Firma Höhnen & Partner in ihren Planungen bestätigen.

#### **5.4 Bürgerentscheid**

Nachdem sich der Stadtrat gegen die Ostumfahrung ausgesprochen hatte, wurde im September 2009 ein Bürgerentscheid durchgeführt, der mit einer Mehrheit für eine Ostumfahrung endete.

Die bahnparallele Trasse war im Vorfeld des Bürgerentscheids - wie auch im Rahmen des aktuellen Verfahrens - lapidar als „nicht machbar“ schlechtgeredet worden.

Jüngstes Beispiel ist z.B. eine entsprechende Wertung vom Leiter des staatl. Bauamtes Ansbach, Herrn Lt. BD Schmidt, im Rahmen einer Informationsveranstaltung der Stadt Dinkelsbühl am 19.01.2015.

Die Bindungsfrist ist mittlerweile jedoch längst abgelaufen.

Der Bürgerentscheid wurde unter Grundannahmen und Bedingungen durchgeführt, die zwischenzeitlich nicht mehr gelten:

Wurde die geplante OU Dinkelsbühl vorher immer als Teil der B 131 neu gesehen, steht diese derzeit zur Disposition. Der Kreistag des Landkreises Roth lehnt die Planung der B 131neu ab. Damit ändern sich auch in Dinkelsbühl die Voraussetzungen.

Vor dem Bürgerentscheid wurden immer Schallschutzmaßnahmen für Anwohnerinnen und Anwohner in Aussicht gestellt sowie weitere Maßnahmen zur Entlastung. Bereits 2011 wurde dies vom Staatlichen Bauamt revidiert (FLZ 5.4.2011). Zuletzt hat der Leiter des Staatlichen Bauamtes, Herr Schmidt, erklärt, dass der Bund nichts über den Mindeststandard hinaus tun wird.

Aus finanziellen Gründen werden flankierende verbessernde Maßnahmen der Stadt nicht möglich sein.

Ein Hauptargument für die Zustimmung beim Bürgerentscheid damals waren die Kosten von „nur“ 7,1 Mio. Schon jetzt ist klar, dass es über 11 Mio., wahrscheinlich noch erheblich mehr, sein werden. Die Ostumfahrung wurde damals krampfhaft schöngerechnet, um die Kostenschätzung niedrig und insbesondere unter 10,0 Mio. zu halten, damit der Freistaat selbst über Aufnahme in Bundesverkehrswegeplan entscheiden kann. Nach dem gleichen Schema wurde im Übrigen auch bei der OU Fremdingen/Ries an B 25 verfahren, dort liegen die Kosten nun ebenfalls deutlich höher.

Als besonders wichtiges Argument im Bürgerentscheid zur Ortsumfahrung gilt aber der Beibehalt der Mautsperre. Zwischenzeitlich ist klar, dass diese nach Bau der Ortsumfahrung wegfallen soll. So berichtet die Fränkische Landeszeitung (FLZ) am 30.3.2011 unter Berufung auf die IHK, die Mautsperre sei zeitlich begrenzt. Auch aus anderen FLZ-Berichten und z.B. Ministeraussage geht hervor,

dass ein klarer Zusammenhang von befristeter Mautsperre und Bau der Umfahrung besteht.

### **5.5. Keine ergebnisoffene Prüfung**

Dass keineswegs ergebnisoffen, sondern äußerst tendenziös aufgrund des Willens der aktuellen Dinkelsbühler Stadtspitze in das Verfahren gegangen wurde, geht z.B. auch aus der Unterlage 1, S. 8 hervor:

*„Das Staatliche Bauamt Ansbach wurde im Rahmen der Übergabe der Unterschriften für eine Ganztagesperrung der B 25 für Mautflüchtlinge durch Herrn OB Dr. Hammer an die Staatsregierung am 06.03.2007 beauftragt, eine ergebnisoffene Untersuchung von Varianten für eine Ortsumgehung von Dinkelsbühl ... durchzuführen und die Ergebnisse mit der Stadt abzustimmen.“*

Was gibt es bei „ergebnisoffener Prüfung“ mit dem Auftraggeber abzustimmen?

Wie fehlerhaft und tendenziös die Planung ist, zeigt sich beispielsweise daran, wie unter Punkt 2 „Notwendigkeit der Baumaßnahme“ versucht wird, diese zu begründen.

### **5.6. Vermeidungsgebot völlig außer Acht gelassen**

Durch die vorschnelle, widerrechtliche und eben nicht ergebnisoffene Festlegung auf die Osttrasse wurde das Gebot der Eingriffsvermeidung bzw. –minimierung vorsätzlich missachtet. Allein durch die jeweilige Streckenlänge war von Anfang an eindeutig, dass die gegenständliche Osttrasse den größtmöglichen Eingriff in den Naturhaushalt bedeutet und in Anbetracht des geringen Anteils des Durchgangsverkehrs gar nicht Ziel führend sein kann.

Potenziert wird die Wirkung des Eingriffs dadurch, dass es sich bei der Osttrasse um einen Bereich mit hohem Biotopwert handelt und dieser Bereich durch Flächeninanspruchnahme, Durchschneidung, Verlärmung, Mitbelastung angrenzender Bereiche etc. zerstörungsgleich herangezogen würde. Klar war von vornherein auch, dass die Parallelführung zu den sensibelsten Bereichen, insbesondere entlang des Waldsaums, eine lineare kilometerlange Dauerdurchschneidung darstellt und real gar nicht ausgleichbar ist.

Alle anderen innerörtlichen Varianten bewirken erkennbar einen deutlich geringeren Eingriff in den Naturhaushalt.

### **5.7. Sich aufdrängende Alternativen**

Der Förderverein „Naherholungsgebiet Mutschach Dinkelsbühl e.V.“ und der BUND Naturschutz haben bei Prof. Dr.-Ing. Hans Henning von Winning ein Gutachten in Auftrag gegeben. Die entsprechenden Aussagen sind Teil dieser Einwendung und werden z.T. wörtlich zitiert:

Die im Januar 2015 öffentlich ausgelegten Unterlagen zur Planfeststellung enthalten Bewertungen für innerörtliche Varianten. Diese Varianten ignorieren eine Vielzahl planerischer Erfordernisse und Möglichkeiten innerorts, die sowohl verkehrliche wie auch städtebauliche Ziele nennenswert verbessern könnten. Gleichzeitig

fehlen wichtige Bewertungskriterien, z.B. verkehrliche Verbesserungen Bahnlinie und Staatsstraßen, oder Kriterien der Integration in Städtebau, Freiraum und Landschaft. Dadurch entstehen z.B. falsche Zuordnungen von Kostenanteilen. Ein vollständiger Variantenvergleich würde mit hoher Wahrscheinlichkeit zur Empfehlung für eine Innerortsvariante führen. Die vorliegenden Planfeststellungsunterlagen erscheinen daher nicht genehmigungsfähig.

## **B 25 Dinkelsbühl: Mögliches Spektrum Innerortsvarianten**

Der Variantenvergleich der Planfeststellungsunterlagen beschreibt (neben einer völlig abwegigen West-Umfahrung) kurz die Null-Lösung (keine Maßnahme) sowie eine sogenannte „Bahntrasse“ (mit einer höhengleichen und einer höhenfreien Untervariante).

Die Unterlagen zur Planfeststellung behaupten, dass nur eine i. W. nicht angebaute Führung nach sehr enger Auslegung einzelner ausgewählter Straßenbau-richtlinien in Frage kommt – daraus resultiert auch, dass sogar die Amtslösung „Bahntrasse“ städtebaulich kaum zumutbar gestaltet ist.

Tatsächlich handelt es sich dabei nur um eine enge und einseitige verkehrspolitische Ordnungsvorstellung der beauftragten Behörde. Hauptmerkmal ist dabei nicht Verkehrsmengenleistungsfähigkeit, Komfort oder Geschwindigkeit, sondern räumliche und funktionale Unabhängigkeit der Fernverkehrs und ihrer Straße. Das ist das Gegenteil der gebotenen Abwägung und Integration. Damit sind alle notwendigen Integrationen in andere Entwicklungen nicht oder unzureichend erfüllt: die ortsbezogenen Fernverkehre, das nachgeordnete Netz der Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen, Fuß-, Rad- und Öffentliche Verkehre, Städtebau, Freiraum, Landschaft, u.a.

Grundsätzlich ist allerdings die Innerortsführung um die Hälfte kürzer; sie hat also entsprechend bessere Voraussetzungen für geringerem Flächenbedarf sowie geringere Verkehrsleistungen, -gefährdungen und -schäden. Weiterhin bietet die Innerortsführung als integrierte städtische Hauptverkehrsstraße durch häufige Anschlüsse weit höhere Verkehrswirksamkeit für stadtbezogene Verkehre, und damit auch mehr Entlastungsmöglichkeiten.

Der mögliche Korridor führt außerdem größtenteils durch locker bebaute, gewerblich geprägte, und städtebaulich und immobilienwirtschaftlich weniger hochwertige und damit wenig sensible Bereiche. Das gilt allerdings nur, wenn die Straße nicht nach Außerortskriterien, sondern als integrierte innerörtliche Hauptverkehrsstraße bewertet, entworfen und betrieben wird; hierfür kann erwartet werden, dass je nach Führung und Leistungsfähigkeit eine Verkehrsqualität erzeugt werden kann, die deutlich über der derzeitigen B 25 liegt; dann lägen diese Varianten zweifelsfrei im Aufgabenspektrum des Bundesfernstraßenbaus.

Beispiel- und skizzenhaft werden im Folgenden einige mögliche Varianten angesprochen:

### **Varianten Bahntrasse**

Zu den Amtslösungen, und zu den Skizzen „Schütte“ sollen an dieser Stelle nur einige ausgewählte Aspekte angemerkt werden.

Es ist fachlich nicht begründbar und unverständlich, warum die Kenntnisse der örtlichen Akteure in die Variantenuntersuchung nicht einbezogen wurden.

Die Varianten „Schütte“ können und müssen ohne besondere Schwierigkeiten in fachlich unangreifbare Planvarianten umgesetzt und in eine vergleichende Bewertung einbezogen werden.

Sowohl die Abwertung der Amtslösungen „Bahntrasse“ als auch die Ignorierung der „Schütte-Varianten“ zeigt, dass in den Planfeststellungsunterlagen das notwendige Mindestmaß der Berücksichtigung städtischer Belange nicht erfüllt ist.

Allerdings wird auch damit keinesfalls das Spektrum der zu überprüfenden Varianten und die Notwendigkeit einer vollständigen und schlüssigen Bewertungsmethodik abgedeckt. Hier sind insbesondere zwei Aspekte zu nennen: Zum Einen wird die Zukunft von Bahnstrecke und Bahnbetrieb widersprüchlich angenommen: Entweder die Bahn wird aufgewertet – dann sind umfangreiche Baumaßnahmen im Gesamtverlauf notwendig, die nennenswert die Kostenstruktur im Straßennetz mit beeinflussen; oder die Bahnstrecke wird weiter abgewirtschaftet, sodass die höhengleichen Bahnübergänge immer weniger kosten- und betriebsrelevant werden.

Zum Zweiten impliziert bei beiden Verfassern der Begriff Bahn-„Trasse“ bereits, dass den Fernverkehren ein sehr hohes Maß an Eigenständigkeit und Geschwindigkeit zugebilligt wird; das führt zu kaum stadtverträglichen Realisierungen zu vertretbaren Kosten.

Tatsächlich ist diese Qualität und Trennung der Bundesstraßenfunktion fachlich nicht zwingend erforderlich.

### **Variante Null-Lösung**

Es ist nahe liegend, dass eine Baubehörde die Möglichkeit, nicht zu bauen, wenig attraktiv einschätzt und niedrig bewertet.

Tatsächlich ist das enge Spektrum der derzeit vorgelegten Varianten (Bahntrasse und Ostumfahrung!) derart rücksichtslos geplant, dass für die Stadt der gegenwärtige Zustand als das geringere Übel darstellen könnte – zumindest für einen längeren Übergangszeitraum. In dieser Zeit könnten die Möglichkeiten verträglicherer Varianten untersucht werden und die Zukunft der Bahnstrecke könnte und müsste einschließlich ihrer baulichen Notwendigkeiten entschieden werden.

Auch aus der Sicht der Bundesstraßenverwaltung ist die Möglichkeit der Null-Lösung stillschweigend durchaus einkalkuliert: Allen Beteiligten ist klar, dass mehr als drei Viertel des so genannten „Vorrangigen Bedarfs“ nie gebaut werden wird. Mögliche negative Auswirkungen des Nicht-Bauens (z.B. Kostenerhöhung, Mittelverschiebung, Mautausweichverkehr, dauerhafte innerörtliche Staus, geringe Verkehrssicherheit) sind entweder vorgeschützt oder können auch auf andere Weise verhindert werden; sie sind nicht fachlich unausweichlich, sondern Mittel zur Durchsetzung einseitiger politischer Vorstellungen. Bereits die heutige Führung (Null-Lösung) ist eigentlich eine Umfahrung (nämlich: der schützenswerten Innenstadt).

### **Variante Doppelführung Kleine Kommunalstraße Ost**

Es wäre denkbar, die Von-Raumer-Straße/Karlsbader Str. nach Norden östlich der Bahn bis zur Feuchtwanger Str./B25 Nord zu verbinden.

Möglich wäre eine einfache kommunale Straße mit 6,5m Fahrbahnbreite und ca. 300 m Länge, höhengleicher geländeangepasster Trassierung, ggf. mit Gewichtsbegrenzungen, falls die bestehenden Bahnbauwerke dies nahe legen, und ohne weitere Maßnahmen im Netz.

Dies ergäbe de facto eine Verdoppelung der Mengenleistungsfähigkeit der B25-Fahrbeziehungen und würde alle denkbaren Überlastungsfälle lösen. Es entstehen kürzere Wege für einen großen Teil der Orts- und Fernverkehre, Schleichverkehre durch die östlichen Stadtteile in NS-Richtung würden vermindert, und die Probleme der Bahnquerungen (Brücken, Übergänge) würden für längere Zeiträume entzerrt werden.

Es ist fachlich zweifelsfrei, dass dadurch nahezu alle Probleme auf Jahrzehnte hinaus weitestgehend entspannt werden. Der Reisezeitgewinn für die Durchfahrt wäre erheblich, da keine Bahnquerungen oder LSA notwendig wären. Die verkehrlichen und städtebaulichen Beeinträchtigungen der Von-Raumer-Straße liegen im Bereich üblicher städtischer Gewerbestraßen.

Schließlich sind die Kosten zwar durch die Geländesituation höher als eine vergleichbare Gemeindestraße, blieben dennoch weit unter den diskutierten Kosten anderer Varianten. Hinweise der finanzierenden Behörden auf die Probleme zweckgebundener Finanzierung sind nicht zwingend und zögern eine Realisierung allenfalls hinaus.

### **Variante Integrierte leistungsfähige innerörtliche Hauptverkehrsstraße**

Der Straßenzug Von-Raumer-Straße mit Nordverlängerung östlich der Bahn bis zur Feuchtwanger Str./ B 25 Nord ist auch geeignet zur Aufnahme der Gesamtaufgabe B 25.

Die Straße könnte ihre Anliegerfunktion uneingeschränkt behalten – sie wäre eine völlig übliche, angebaute Hauptverkehrsstraße, deren integrierte Funktionen die Gesamtheit der Anforderungen optimal erfüllen kann. Dies würde eine Reihe baulicher Anpassungen nahe legen. Im Hauptverlauf liegen Gewerbenutzungen, hier werden einige Abbiegespuren, Abstimmung von Gewerbezufahrten und Straßenparken, Gestaltverbesserungen und Alleecharakter, Verbesserungen für Radfahrer und Fußgänger mit Querungstellen u.a. ausreichen. Für die Gewerbestandorte dürften sich Lageverbesserungen und Grundstücksaufwertungen ergeben. Die wenigen betroffenen Wohngebäude werden nur gering auf ihrer Rückseite beeinträchtigt. Und könnten passiv geschützt werden.

Selbst wenn die höchsten prognostizierten Verkehrsmengen realistisch wären, könnten sie von einem in der Regel zweispurigen Querschnitt mit ausreichenden Abbiegespuren und einigen wenigen durch Kreisverkehr oder LSA geregelten Knoten behinderungsfrei bewältigt werden. Die Verkehrsqualität wird erheblich über der derzeitigen Führung liegen. Die durchschnittliche Gesamtreisezeit verkürzt sich um eine Größenordnung und unterscheidet sich angesichts der um die Hälfte längeren Fahrstrecke kaum von der Ostumfahrung.

Die Höhenverhältnisse gestatten eine höhengleiche oder höhenfreie Kreuzung mit der Bechhofener Straße/St 2220; so entstünde ein völlig schlüssiges Netz klassifizierter Straßen, das gleichzeitig Bedeutung als innerörtliches Straßennetz behält. Der nördliche Bahnübergang kann dann aufgelassen werden, die Bahnbrücke der St 2200 würde erneuert, und die Bahnbrücke Am Stauerwall könnte entfallen oder umgewidmet werden.

### **Sonderproblem Situation Bahneinschnitt Nord**

Die betriebliche und bauliche Bewertung der Bahnstrecke und insbesondere des etwa 250 m langen Geländeinschnittes im nördlichen Bereich wird in den Unterlagen zur Planfeststellung unzureichend dargestellt.

Derzeit ist die Straßenbauverwaltung über die Baulast der Bechhofener Straße/St 2220 in der Mitverantwortung für den baulichen Bestand der zugehörigen Ingenieurbauwerke im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes. Durch die empfohlene Ostumfahrung würde diese Verantwortung entfallen, da sie die Staatsstraße in diesem Bereich ersetzen würde. Die Straße und die Bauwerke dürften aber im städtischen Straßennetz weiter unverzichtbar sein. Alle Ingenieurbauwerke in diesem Bereich sind höchst baufällig und kurzfristig erneuerungsbedürftig – die Zweckbestimmung von Bahnlinie und Bechhofener Straße bestimmen dabei die Art der Erneuerung, und in jedem Fall kommen erhebliche Kosten auf die Vorhabenträger zu.

Für die Führung der B25 neu gibt es eine Reihe von planerischen Möglichkeiten, die hier nur cursorisch angedeutet werden können. Für die Gradienten der B 25 neu müssten mehrere Varianten untersucht werden.

Für die neue Kreuzung der B 25 neu mit der Bechhofener Straße/St 2220 käme je nach Höhenlage auch ein Anschluss mit Parallelrampen mit oder ohne Kreisverkehr im Zuge der St 2220 in Frage. Die Trasse mit etwa 8 m Breite hat jedenfalls Platz; es sind mehrere Lagevarianten denkbar – einschließlich der Überdeckung der Bahnlinie.

Auch die B 25 neu selbst könnte als Tunnel oder Galerie ganz oder teilweise überdeckt werden; auch hier relativieren sich die Kosten, da sie als Queraussteifung die Stützmauern der Bahnstrecke wesentlich vereinfachen. Die ebenfalls erneuerungsbedürftige Straßenbrücke am Stauerwall könnte ggf. nur Fuß- und Radverbindung werden, möglicherweise in Verbindung mit einem Haltepunkt für einen Personen-Schienenverkehr; sie würde dann tiefer liegen, und ihre Erneuerung könnte zeitlich gestreckt werden. Dies Bauwerk wird sicher nicht unaufwändig; es muss aber berücksichtigt werden, dass es entsprechend der integrierten Zweckbestimmung zu einer geteilten Kostenzurechnung und Kostenverantwortung kommen muss.

Mit der Variante B 25 als leistungsfähige innerörtliche Hauptverkehrsstraße wird das Problem der maroden Stützmauern, das Problem von zwei erneuerungsbedürftigen Brücken, das Problem des höhengleichen Bahnüberganges Nord, die Probleme der innerörtlichen Vernetzung für MIV, Busverkehr, Rad- und Fußverkehr, und das Problem einer neuen Bundesstraße gelöst. Die Höhenlage gestattet auch eine teilweise Führung über der Bahnlinie und es kann als hoch wahrscheinlich angenommen werden, dass ein integrierter Entwurf in diesem Bereich insgesamt erheblich preiswerter wird als die Kosten der Summe von Einzellösungen.

Bei Bau der Ostumfahrung würde sich die Straßenbaubehörde ihrer Mitverantwortung für die Innerortsführung der St 2220 einschließlich der erneuerungsbedürftigen Bahnführung entledigen; die Stadt würde durch die Planfeststellung der Ostumfahrung mit allen verbundenen Kosten und Problemen allein gelassen. Diese Zusammenhänge haben höchste finanzielle und planerische Relevanz für die Stadt Dinkelsbühl; sie sind unmittelbar abhängig von der Entscheidung über die B 25 neu und dürfen bei einer vollständigen Abwägung nicht fehlen.

### **Schlussfolgerungen für die Planfeststellung und Handlungsempfehlungen bzgl. der Alternativenprüfung**

Die jetzt vorliegenden Planfeststellungsunterlagen haben erhebliche Defizite bei Entwurf, Auswahl und Bewertung planerischer Varianten.

Mit der Ostumfahrung werden insbesondere die Wünsche der Straßenbauverwaltung erfüllt. Für die Belange der Stadt dürfte eine innerörtliche angebaute Hauptverkehrsstraße mit Abstand die sinnvollste Lösung sein.

Bereits bei der hier nur verkürzt möglichen Untersuchung kann gesagt werden, dass eine breitere städtebaulich-verkehrliche Untersuchung eine Vielzahl von Möglichkeiten den Variantenvergleich erweitern sollte.

Der gewonnene Zeitraum kann auch für eine Entscheidung über die Art des zukünftigen Bahnbetriebes und die Ingenieurbauwerke des nördlichen Bahn-Einschnittes genutzt werden; diese Überlegungen müssten unmittelbar in die Bewertungen zur B 25 neu einfließen.

Auch bei zügiger Planfeststellung der Ostumfahrung würden die erwähnten Sachverhalte Gegenstand intensiver kommunalpolitischer Diskussion – z.B. im Zusammenhang mit der Finanzierung der Ingenieurbauwerke Nord. Für eine integrierte Lösung müsste dann aber eine neue Planfeststellung erarbeitet werden – mit unabweisbarem zeitlichem Horizont.

Eine Überarbeitung der Unterlagen unter breiter Einbeziehung von innerörtlichen Varianten scheint daher für eine zeitnahe Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der B 25 und in Dinkelsbühl dringend erforderlich.

## **6. Verkehr**

Wie in den vorherigen Kapiteln dargestellt, erfolgte keine ergebnisoffene Herangehensweise.

Das setzt sich zwangsläufig in der Verkehrsuntersuchung von SSP-Consult bzw. den Darstellungen des Staatlichen Bauamtes Ansbach fort. So heißt es im Erläuterungsbericht S. 6 z.B.:

*„Die vorliegende Planung ... verbessert die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, erhöht die Verkehrssicherheit des gesamten Streckenzuges und verbessert die Lebensqualität innerhalb der Stadt.“*

Hier handelt es sich wie bei vielen anderen Punkten um pauschale Behauptungen, die nicht belegt sind und es lassen sich schon jetzt Unfallschwerpunkte erkennen, die auch schon von den Stadträten angesprochen wurden.

Es wird schon übersehen, dass die Entlastung in der Ortsdurchfahrt geringer ist als bei der bahnparallelen Trasse. Weiter ist davon auszugehen, dass die ermittelten Entlastungseffekte zu hoch sind. Bisher kaum belastete Wohngebiete am Siedlungsrand werden verlärmert und bedeutende Naherholungsgebiete stark beeinträchtigt. Die Lebensqualität in der Stadt wird sich entgegen den Behauptungen insgesamt nicht erhöhen, sondern verschlechtern.

Die Prognosefälle der Belastung sind nicht mit einer vollständig dem Stand der Technik entsprechenden Verkehrsuntersuchung ermittelt worden. Das tatsächliche Verkehrsaufkommen wird massiv überschätzt.

Im Fall der allseits erwünschten Bahnreaktivierung ist im Bereich Ölmühle / Kreisverkehr ein Rückstau zu erwarten, der bei der bahnparallelen Trasse nicht auftreten würde.

### **6.1. Widersprüche in der Darstellung der Verkehrssituation (Erläuterungsbericht)**

Der Förderverein „Naherholungsgebiet Mutschach Dinkelsbühl e. V.“ und der BUND Naturschutz haben bei der Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung, Landschafts- und Umweltplanung „RegioConsult“ wegen der punktuell schon vorgenannten Mängel und Widersprüche eine Überprüfung in Auftrag gegeben. Die Ausführungen werden Teil dieser Einwendung und werden weitgehend wörtlich zitiert:

#### **Darstellung der Baumaßnahme: Planerische Beschreibung**

Im derzeit gültigen Bedarfsplan ist das Vorhaben im Vordringlichen Bedarf ausgewiesen und eine innerörtliche etwa 1,2 km lange Trasse in unmittelbarer Parallel- lage zur Bahntrasse vorgesehen (vgl. SSP Consult S. 1).

Im Projektdossier des BVWP 2004 ist die innerörtliche Trasse, als ein Bestandteil des Projektes BY8523 genannt, der die drei Projektabschnitte der OU Dinkelsbühl, der OU Greiselbach und der OU Wallerstein/Ehringen umfasst.

Im Erläuterungsbericht wird die Bedarfsplanvariante, die die Feuchtwanger Straße direkt mit der Augsburgener Straße verbindet und parallel zur vorhandenen Bahnlinie Nördlingen – Dombühl durch Dinkelsbühl verläuft, im Kapitel Planerische Beschreibung nicht genannt. Es wird lediglich darauf hingewiesen, dass eine Orts- umgehung im „Vordringlichen Bedarf“ enthalten sei (vgl. Erläuterungsbericht, S. 4).

#### **Straßenbauliche Beschreibung**

Die Straßenbauliche Beschreibung bezieht sich nur auf die Ostumfahrung. Es wäre zu erwarten gewesen, dass auch die innerörtliche Trasse beschrieben wird, da diese im Bedarfsplan genannt wird.

Es gibt im Erläuterungsbericht nur die Angaben zur Länge der Ortsumgehung differenziert nach Neubaustrecke (2.808 m) und Ausbaustrecke (632 m) sowie der Länge der Anschlüsse (1.365 m) und der neuen/anzupassenden öFW (2.613 m) bzw. Rad- und Gehwege (778 m) (Vgl. Erläuterungsbericht, S. 5).

Aktuelle Angaben zu den Baukosten (vgl. [http://www.stbaan.bayern.de/strassenbau/projekte/S\\_Projekte\\_AN.php](http://www.stbaan.bayern.de/strassenbau/projekte/S_Projekte_AN.php)) fehlen im Erläuterungsbericht ebenso wie die Kosten für die zu erwerbenden Flächen sowie für die Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Nach Angaben auf der Homepage des Staatlichen Bauamtes Ansbach betragen die Kosten für die Ostumfahrung 11,4 Mio. €. Der Zeitpunkt auf den sich die Kosten beziehen wird nicht angegeben.

Im Erläuterungsbericht der Voruntersuchung von 2008 gab es Angaben zu den Kosten (vgl. Tab. 1), die jedoch nicht die Anschlüsse umfassten. Die Wahllinie 1 entspricht der bahnparallelen Trasse. Die Wahllinie 2 entspricht der Ostumfahrung, jedoch ohne den erforderlichen Ausbau der ST 2218.

**Tabelle 1: Kosten und Baulängen ohne Anschlüsse**

	Länge <sup>*</sup>	Querschnitt	Bauklasse	Gesamtkosten
Wahllinie 1	1.218 m	RQ 10,5	II	11,6 Mio Euro
Wahllinie 2	2.877 m	RQ 10,5	II	7,1 Mio Euro
Wahllinie 2 mit Variante Ost 1	6177 m	RQ 10,5	II	15,4 Mio Euro
Wahllinie 3	6.154 m	RQ 10,5	II (III)	12,9 Mio Euro
Wahllinie 3 mit Variante West 1 und West 2	9.030 m	RQ 10,5	II (III)	22,7 Mio Euro
Variante West 1 + 3	9.200 m	RQ 10,5	II	27,9 Mio Euro

<sup>\*)</sup> Baulängen ohne Anschlüsse

Quelle: Staatliches Bauamt (2008): Erläuterungsbericht B 25 OU Dinkelsbühl, Voruntersuchung, Unterlage 1, S. 2.

Die in Tabelle 1 dargestellten Kosten sind für einen vollständigen Kostenvergleich nicht geeignet, da die Kosten für den Ausbau der ST 2218, die Kosten für die Anschlüsse und das begleitende Wegenetz fehlt. Deshalb ist es auch nicht möglich auf Grundlagen der Angaben eine Trasse hinsichtlich der Kosten zu präferieren.

Dies zeigen die o.g. Angaben zu den bei der Ostumfahrung erforderlichen Bau- maßnahmen für Anschlüsse und das Wegenetz. Ob die Kostenschätzung für die Wahllinie 2 alle Brücken umfasst, geht aus den Angaben nicht hervor (Staatliches Bauamt 30.5.2008: Kostenschätzung, S. 9).

Bei der Ostumfahrung sind insgesamt sieben Brückenbauwerke erforderlich.

Auf der Grundlage der o.g. Tabelle kann die bahnparallele Trasse auf keinen Fall ausgeschlossen werden, denn die Kosten für die beiden Varianten unterscheiden sich – dies zeigt die o.g. Kostenangabe des Staatlichen Bauamtes – nur unwesentlich.

Es wäre zu erwarten gewesen, dass es im aktuellen Erläuterungsbericht sowohl eine aktuelle Kostenangabe für die Ostumfahrung gibt, damit ein fundierter Variantenvergleich unter Kostenaspekten möglich ist.

Eine aktuelle Kostenermittlung für die Ostvariante, wie sie noch 2008 erstellt wurde, ist im Verfahren nicht veröffentlicht worden.

Die Kosten für die beiden Varianten unterscheiden sich also nur unwesentlich.

### **Vorgesehene Strecken- und Verkehrscharakteristik**

Zur vorgesehenen Strecken- und Verkehrscharakteristik wird im Erläuterungsbericht ausgeführt:

*„Die vorliegende Planung zur Ortsumgehung von Dinkelsbühl verbessert die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, erhöht die Verkehrssicherheit des gesamten Streckenzuges und verbessert die Lebensqualität innerhalb der Stadt.“ (Vgl. Erläuterungsbericht, S. 6).*

Diese Aussage übersieht, dass die Entlastung in der Ortsdurchfahrt geringer ist als bei der bahnparallelen Trasse.

Weiter ist davon auszugehen, dass die ermittelten Entlastungseffekte zu hoch sind.

Bisher kaum belastete Wohngebiete am Siedlungsrand werden verlärmert und bedeutende Naherholungsgebiete stark beeinträchtigt. Deshalb wird sich die Lebensqualität in der Stadt insgesamt nicht erhöhen.

Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs kann auch bei der bahnparallelen Trasse gewährleistet werden.

Im Bereich der vorgesehenen Anschlüsse der Ostumfahrung ist eine Geschwindigkeitsreduzierung von 100 km/h auf 70 km/h zu empfehlen, um die Sicherheit im Bereich der Anschlussstellen gewährleisten zu können. Dies gilt vor allem für den Anschluss an die ST 2218, damit an der dort vorgesehenen Lichtsignalanlage rechtzeitig gehalten werden kann.

Nach den Angaben in der lärmtechnischen Untersuchung ist auf der Umfahrung eine Geschwindigkeit von 100 km/h für Pkw bzw. 80 km/h für Lkw vorgesehen (Vgl. Staatliches Bauamt (2014): Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen, B 25 OU Dinkelsbühl, Planfeststellung, Unterlage 11.1, S. 6).

### **Notwendigkeit der Baumaßnahme: Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren (Erläuterungsbericht Kap. 2.1)**

Zur Vorgeschichte wird im Erläuterungsbericht u.a. ausgeführt:

*„Im aktuellen Bedarfsplan für Bundesfernstraßen aus dem Jahr 2004 ist eine Ortsumgehung Dinkelsbühl im Zuge der B 25 als sog. „bahnparallele“ Trasse im „Vordringlichen Bedarf“ enthalten. Dieser Einstufung liegt die 1,2 km lange und 9,2 Mio. Euro teure Maßnahme zugrunde, die in Dinkelsbühl im Bereich des seinerzeit stillgelegten Streckenabschnitts Wilburstetten – Dombühl im Zuge der Bahnstrecke Nördlingen – Dombühl verläuft.“*

(Vgl. Staatliches Bauamt (2014): Erläuterungsbericht B 25 OU Dinkelsbühl, Planfeststellung, Unterlage 1, S. 6f).

Es ist nicht nachvollziehbar woher die Kostenangabe von 9,2 Mio. Euro kommt.

Sollte sie aus der Anmeldung zum BVWP stammen so hätten sich die Kosten bis 2008 um 2,4 Mio. Euro erhöht.

Dies ist nicht plausibel und verdeutlicht, dass es notwendig ist eine vollständige und differenzierte Kostenschätzung vorzunehmen.

*„Zwischenzeitlich hat jedoch der Freistaat Bayern der BayernBahn Betriebsgesellschaft mbH den Eisenbahnbetrieb zwischen Wilburgstetten und Dombühl für einen Zeitraum von 50 Jahren genehmigt. So stehen die Bahngrundstücke für den Straßenbau ebenso nicht mehr zur Verfügung wie die Flächen für die Verlegung der von Osten kommenden St 2220 in nordöstliche Richtung zur Entzerrung der Verkehrsbelastung an den Knotenpunkten. Die Ortsumgehung Dinkelsbühl sowie leistungsfähige Knotenpunkte müssten in baulich beengtem Umfeld in Trassenbündelung mit der Bahn und damit unter größtem technischem, aber auch finanziellem Aufwand hergestellt werden.“*

(Vgl. Staatliches Bauamt (2014): Erläuterungsbericht B 25 OU Dinkelsbühl, Planfeststellung, Unterlage 1, S. 7, wortgleich im Erläuterungsbericht von 2008, S. 3).

Die Aussage, dass die Bahngrundstücke nicht mehr zur Verfügung stehen sollen, muss geprüft werden.

Die Aussage, dass die Anlagen nun nicht mehr zur Verfügung stehen, ist so nicht zutreffend. Denn in den Planunterlagen von 2008 zur Wahllinie 1 (Vgl. Staatliches Bauamt 2008: Lageplan Wahllinie 1 bahnparallele Trasse Unterlage 7.1 und Unterlage 7.2) ist erkennbar, dass dort ein weiterer Betrieb der Bahnanlagen vorgesehen ist. Sowohl an der Feuchtwanger Straße als auch an der Luitpoldstraße sind eine Lichtsignalanlage mit Anbindung Bahn (BÜSTRA) geplant.

Die Herstellung der Knotenpunkte ist möglich, die Leistungsfähigkeit ist mit einem qualifizierten Leistungsfähigkeitsnachweis zu ermitteln. Dies kann jedoch erst geschehen, wenn eine neue Verkehrsuntersuchung erstellt worden ist, die vollständig dem Stand der Technik entspricht.

Weiter wird im Erläuterungsbericht ausgeführt:

*„Seit der Aufstellung des Bedarfsplans haben sich maßgebende Rahmenbedingungen für die Ortsumgehung grundlegend geändert:*

- Im Rahmen der Bauleitplanung hat sich die Stadt Dinkelsbühl städtebaulich weiter entwickelt.*
- Die Linienführung einer Südumfahrung aus dem Teilraumgutachten Hesselberg kann aufgrund umgesetzter Baugebiete so nicht mehr realisiert werden.*

- Die über das Jahr verteilte durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) hat sich auf der weiträumigen, überregionalen B 25 zwischen den Straßenverkehrszählungen (SVZ) 1995 (DTV: ca. 10.700 Kfz/24h; Schwerverkehr (SV): ca. 1.000 LKW/24h) und der aktuellen SVZ 2010 (DTV: ca. 12.400 Kfz/24h); SV: ca. 1.330 LKW/24h) um ca. 1.700 Kfz/24h bzw. 330 LKW/24h erhöht.
- Die im Bedarfsplan im „Weiteren Bedarf“ aufgenommene B 131 neu zwischen der BAB A 9 und Gunzenhausen soll bis zur BAB A 7 verlängert werden. Die Projekte B 131, A9 - Gunzenhausen und B 131, Gunzenhausen – A 7 wurden bei der Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung angemeldet.
- Mit der Betriebsgenehmigung für die BayernBahn Betriebsgesellschaft mbH und der städtebaulichen Entwicklung könnte die dem Bedarfsplan zugrunde liegende Lösung nur unter sehr schwierigen Bedingungen umgesetzt werden.“ (Vgl. Staatliches Bauamt (2014): Erläuterungsbericht B 25 OU Dinkelsbühl, Planfeststellung, Unterlage 1, S. 7).

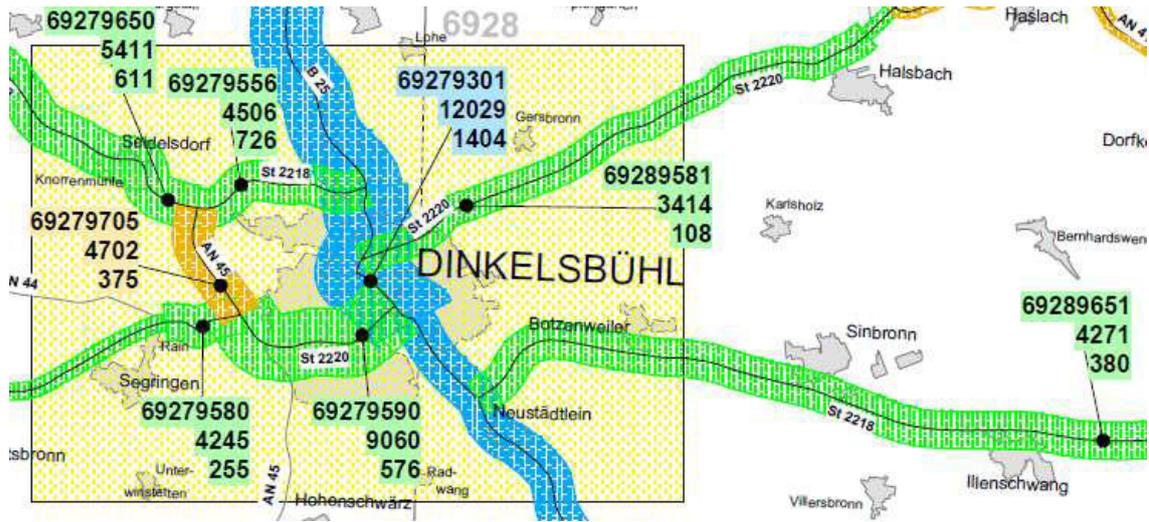
Die Aufzählungen werden der Reihenfolge nach kommentiert:

- Für den Bedarfsplan (BVWP) vorgesehene Trassen im vordringlichen Bedarf sind durch die Bauleitplanung freizuhalten. Dies ist also kein belastbares Argument, dass von einem staatlichen Bauamt ernsthaft vorgetragen werden kann.
- Die Linienführung einer Südumfahrung aus dem Teilraumgutachten Hesselberg ist für eine Abwägung zwischen Ostumfahrung und bahnparalleler Trasse ohne Relevanz.
- Der Bezug auf die SVZ 1995 ist nicht sinnvoll, es soll offensichtlich der Eindruck erweckt werden, dass der Verkehr seitdem kontinuierlich zugenommen hat.

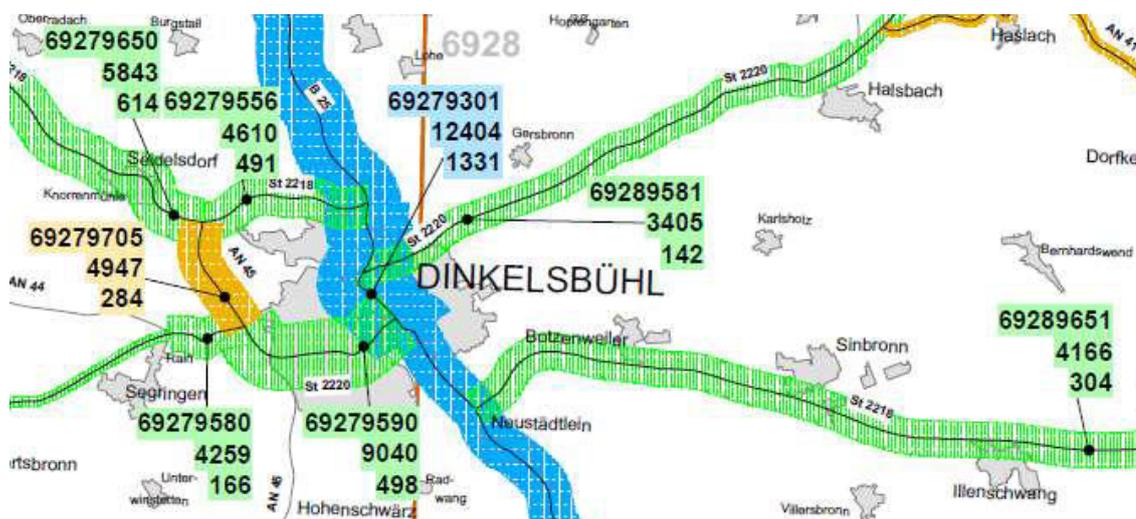
Dies ist jedoch nicht der Fall. Zwischen der Straßenverkehrszählung von 2005 und der von 2010 haben sich die Verkehrsmengen auf den Staatsstraßen um Dinkelsbühl nur geringfügig oder nicht erhöht bzw. sind rückläufig, auf der Bundesstraße hat sich das Gesamtaufkommen von 12.029 Kfz/24h auf 12.404 Kfz/24h (+375 Kfz/24h, +3,1 %) erhöht. Die Schwerverkehrsbelastung ist auf der Bundesstraße um 73 SV/24h zurückgegangen, auch im umliegenden Straßennetz ist das Schwerverkehrsaufkommen deutlich zurückgegangen. Ursache für den Rückgang im Schwerverkehr ist die Sperrung für LKW > 12t.

### **Abbildung 1: Straßenverkehrszählung DTV 2005 (oben) und 2010 (unten)**

#### **DTV 2005**



## DTV 2010



Quelle: Verkehrsmengenkarte 2005 und 2010 Regierungsbezirk Ansbach

- Die B131neu war nur im „Weiteren Bedarf“ vorgesehen, aufgrund der Verkehrsentwicklung sowie der Überprüfung aller Maßnahmen im BVWP 2015 ist die Realisierung nicht zu erwarten.

Zwar wurde das Projekt angemeldet, aber aufgrund der Baukosten, die allein für den Abschnitt Gunzenhausen – A 9 79,1 Mio. € betragen sollen (Vgl. Bayerischer Landtag 12.12.2014: Schriftliche Anfrage zur B 131n des Abgeordneten Markus Ganserer, Drucksache 17/3883, S. 3) und der geringen aktuellen Verkehrsbelastung um Thalmässing (rund 3.000 Kfz/24h) ist eine Realisierung nicht zu erwarten.

Auch unter Berücksichtigung der enormen erwarteten Verkehrsbelastung (zwischen A 9 und Thalmässing 12.300 Kfz/24h und 9.000 Kfz/24h zwischen Laibstadt und Thalmässing (Vgl. Bayerischer Landtag 12.12.2014: Schriftliche Anfrage zur B 131n des Abgeordneten Markus Ganserer, Drucksache 17/3883, S. 4) - für die weiteren Abschnitte bis Gunzenhausen wird keine Belastung angegeben – ist eine Realisierung, selbst wenn das Projekt in den BVWP aufgenommen wird, nicht bis 2030 zu erwarten.

Die hohen zusätzlichen Belastungen, die in der Verkehrsprognose für die ST 2218 ausgewiesen werden, beruhen vermutlich auf der Annahme, dass die B 131 realisiert wird.

- Trotz der Betriebsgenehmigung für die BayernBahn ist die Trasse umsetzbar und bietet die Möglichkeit für insgesamt besseren Lärmschutz im innerstädtischen Bereich, da eine gezielte Trassenfreihaltung betrieben wurde. Dies ist auch im gültigen FNP der Stadt Dinkelsbühl verankert.

Im Folgenden wird im Erläuterungsbericht mit Mautausweichverkehren argumentiert. Mit diesen Verkehren können jedoch weder eine bahnparallele Trasse noch

eine Ostumfahrung begründet werden, da diese Verkehre grundsätzlich vermieden werden sollen und auf das überregionale Autobahnnetz geführt werden müssen.

Weiter heißt es:

*„Das Staatliche Bauamt Ansbach hatte dafür parallel zur straßenbaulichen Vorplanung eine Verkehrsuntersuchung beauftragt, die Trassenvarianten auf ihre Verkehrswirksamkeit hin untersuchte. Mit den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) lagen im Jahr 2008 alle notwendigen Grundlagen für eine Trassendiskussion mit der Stadt Dinkelsbühl vor.“*

(Vgl. Staatliches Bauamt 2014: Erläuterungsbericht B 25 OU Dinkelsbühl, Planfeststellung, Unterlage 1, S. 8).

Im Variantenvergleich der UVS wurde die bahnparallele Trasse als Vorzugsvariante empfohlen und in allen Kriterien wesentlich besser bewertet:

*„Aufgrund ihrer im Variantenvergleich in der Gesamtschau mit deutlichem Abstand geringsten Umweltauswirkungen wird die Wahllinie 1 bahnparallele Trasse aus Umweltsicht als Vorzugsvariante empfohlen (vgl. Kap. 6.1, vgl. nachfolgende Tabelle).“*

(Vgl. Staatliches Bauamt/ arc.grün landschaftsarchitekten 2008: Umweltverträglichkeitsstudie B 25 OU Dinkelsbühl, Planfeststellung, Unterlage 5, S. 124-125, Tab. 19).

*„Aus Umweltsicht für alle Schutzgüter deutlich zu bevorzugen ist die bahnparallele Trassenführung im Zuge der innerstädtischen Wahllinie 1.“*

(Vgl. Staatliches Bauamt/ arc.grün landschaftsarchitekten 2008: Umweltverträglichkeitsstudie B 25 OU Dinkelsbühl, Planfeststellung, Unterlage 5, S. 128).

Diese eindeutige Bewertung zugunsten der bahnparallelen Trasse wird im Erläuterungsbericht an dieser Stelle nicht wiedergegeben.

Folgt man der Bewertung aus der UVS, so ist die bahnparallele Trasse zu präferieren, da sie auch unter Aspekten des Lärmschutzes noch optimiert werden kann.

### **Notwendigkeit der Baumaßnahme: Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen (Erläuterungsbericht Kap. 2.2)**

*„Die Bundesstraße B 25 ist eine wichtige Verkehrsachse von hoher verkehrlicher und gebietsstruktureller Bedeutung. Sie ist Teil der Romantischen Straße, die als bekannteste und beliebteste Fernstraße in Deutschland gilt und von Würzburg über Augsburg bis nach Füssen führt. Die hohe Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt Dinkelsbühl mit zwei Bahnübergängen und drei Lichtzeichenanlagen führt in Spitzenzeiten zu sehr schleppender, kolonnenartiger Verkehrsabwicklung.*

*Anwohner an der bestehenden Ortsdurchfahrt werden sehr stark mit Lärm und Abgasen belastet.*

*Für den Prognoseverkehr im Jahr 2030 wurde die Ortsdurchfahrt von Dinkelsbühl überprüft, ob an Hausfassaden eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für Lärmsanierung mit 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts (für Mischgebiet) vorliegt. Als Ergebnis der Berechnung lässt sich zusammenfassend festhalten, dass bei 28*

*von 37 berechneten Anwesen eine Überschreitung der Grenzwerte um bis zu 2,5 dB(A) tags und 5,5 dB(A) nachts vorliegt.“*

(Vgl. Staatliches Bauamt 2014: Erläuterungsbericht B 25 OU Dinkelsbühl, Planfeststellung, Unterlage 1, S. 9).

Die Aussage zur Lärmbelastung wird nicht durch eine aktuelle schalltechnische Untersuchung belegt.

Es gibt auch keine Untersuchung, die im Zusammenhang mit dem Verfahren veröffentlicht wurde, aus der die aktuelle Belastung erkennbar ist.

Die zukünftige Belastung wird aufgrund zu hoch ermittelter Verkehrsbelastungen überschätzt.

Als Ergebnis der Lärmkartierung von 2010 ist festzuhalten, dass am Tag an der Ortsdurchfahrt keine Bürger durch eine Belastung über 67 dB(A) betroffen sind. Nachts sind bis zu 100 Bürger in der gesamten Gemeinde durch mehr als 57 dB(A) betroffen (vgl. Bayerisches Landesamt für Umwelt (3/2013): Kartierung der bayerischen Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von mehr als 8.200 Kfz (Verkehrszählung 2010), S. 5).

Dabei ist zu beachten, dass sich die Zahl der Betroffenen auch auf die A 7 und die St 2220 bezieht, die zum Gemeindegebiet gehört.

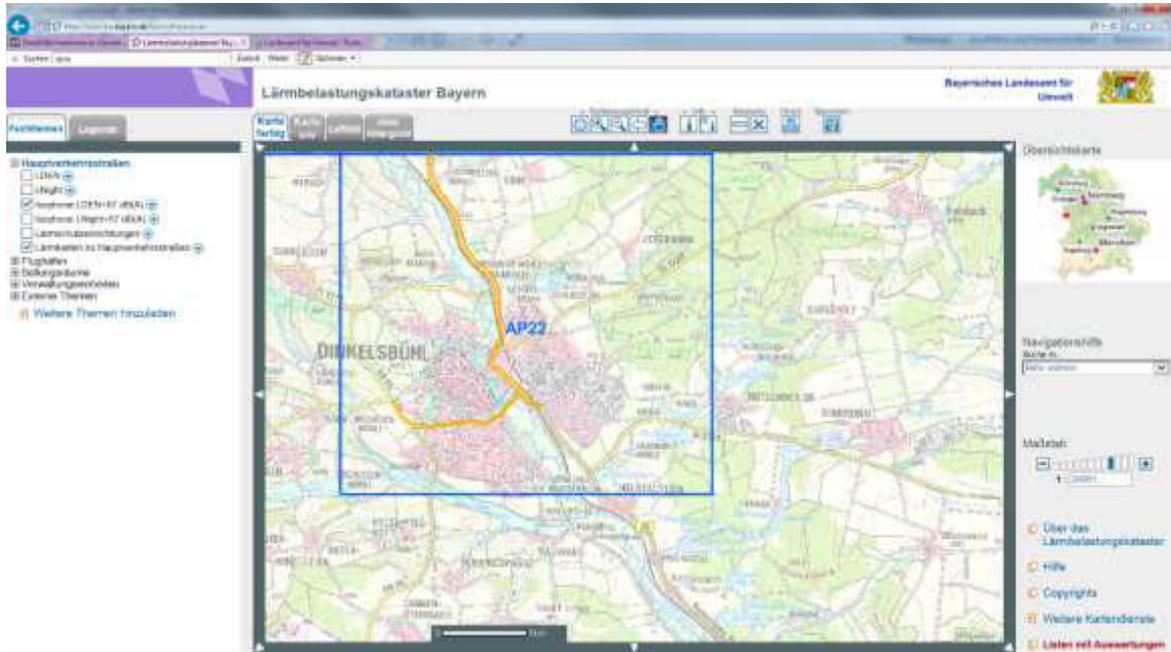
Innerhalb der Ortslage sind also weniger als 100 Personen betroffen.

Aus den Darstellungen des Lärmbelastungskatasters ist erkennbar (vgl. Abb. 2), dass sich die Belastung unmittelbar auf den Straßenraum konzentriert.

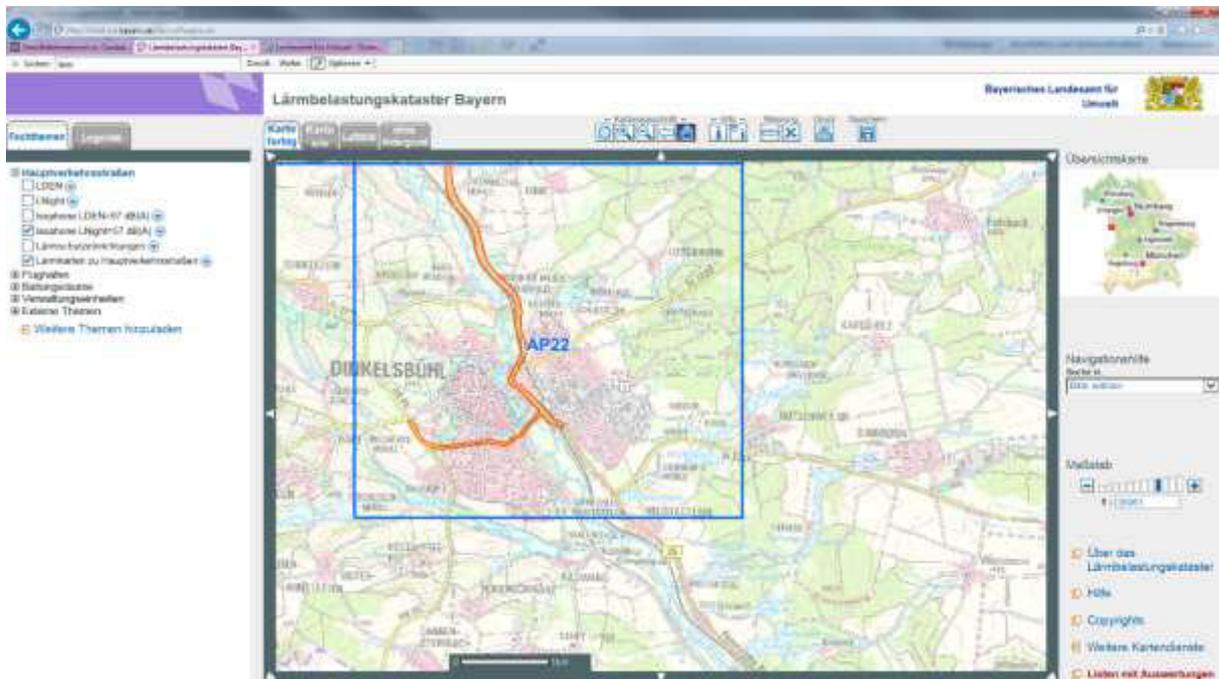
Bereits mit einer nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h, wie sie an Bundesstraßen im Rahmen der Lärmaktionsplanung durchsetzbar ist (bspw. an der B 31 in Freiburg oder Friedrichshafen), ist kurzfristig eine wirksame Entlastung der Bevölkerung möglich, die die Zahl der Betroffenen deutlich reduziert.

Abbildung 2: Isophone 67 dB(A) tags / Isophone 57 dB(A) nachts

Isophone 67 dB(A) tags



Isophone 57 dB(A) nachts



Quelle: Lärmbelastungskataster Bayern

## **Verkehrsbelastung (Erläuterungsbericht Kap. 2.2)**

Zur Verkehrsbelastung wird ausgeführt:

*„Im Zuge der Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen wurde ein Verkehrsgutachten erstellt (Verkehrsuntersuchung B 25 Ortsumgehung Dinkelsbühl - Prognose 2030, SSP Consult GmbH, Bergisch Gladbach). In diesem wurden neben dem Analysefall 2014 (Verkehrsbelastung 2014 im Straßennetz 2014) auch die verkehrlichen Wirkungen für den Bezugsfall 2030 (Verkehrsbelastung 2030 im Straßennetz 2030 ohne Ortsumgehung Dinkelsbühl) sowie der Planfall 0 (Verkehrsbelastung 2030 im Straßennetz 2030 mit Ortsumgehung Dinkelsbühl) untersucht.“ (Vgl. Staatliches Bauamt (2014): Erläuterungsbericht B 25 OU Dinkelsbühl, Planfeststellung, Unterlage 1, S. 9).*

Die Verkehrsbelastung für den Analysefall wurde nicht dem Stand der Technik entsprechend ermittelt.

Dadurch wurde eine zu hohe Belastung ermittelt. In der Verkehrsuntersuchung gibt es keinen Planfall 0, vermutlich ist der Planfall 2 gemeint.

*„Verkehrsbelastung in der Verkehrsanalyse 2014  
Gemäß der Verkehrsanalyse 2014 beträgt der DTV im Zuge der bestehenden Ortsdurchfahrt zwischen 10.900 und 19.000 Kfz/Tag und liegt damit weit über der durchschnittlichen Verkehrsbelastung auf Bundesstraßen in Bayern aus dem Jahr 2010 in Höhe von 9.640 Kfz/24h.“*

(Vgl. Staatliches Bauamt 2014: Erläuterungsbericht B 25 OU Dinkelsbühl, Planfeststellung, Unterlage 1, S. 10).

Der Vergleich der innerörtlichen Belastung mit einem Durchschnittswert für ganz Bayern ist wenig sinnvoll. Die hohe Belastung von 19.000 Kfz/24h wird lediglich auf einem kurzen Abschnitt von etwa 250 m erreicht, der durch gewerbliche Nutzungen geprägt ist. Auf den anderen Abschnitten wurde eine Belastung von 10.900 Kfz/24h bis 13.800 Kfz/24h ermittelt.

*„Verkehrsbelastung im Bezugsfall 2030*

*Im Bezugsfall werden die Wirkungen des Verkehrs 2030 im Netz 2030 ermittelt. Im Netz 2030 sind ergänzend zum Straßennetz 2014 alle indisponiblen, festdisponierten und im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen ausgewiesenen Vorhaben sowie sonstige indisponible Maßnahmen berücksichtigt, deren Realisierung bis 2030 zu erwarten sind. Hierzu gehören u.a. die Ortsumgehung von Greiselbach und die voraussichtlich im Herbst 2014 unter Verkehr gehende Maßnahme Wallerstein/Ehringen im Zuge der B 25 südlich von Dinkelsbühl. Die Ortsumgehung Dinkelsbühl ist zwar auch im vordringlichen Bedarf ausgewiesen, ist aber nicht Bestandteil des Bezugsfalls, sondern Planfall-Vorhaben. Es zeigt sich, dass mit einer weiteren deutlichen Zunahme des Verkehrs in der bestehenden Ortsdurchfahrt zu rechnen ist. So nimmt der Verkehr im Streckenabschnitt der B 25 zwischen der Einmündung der St 2218 im Norden und dem Stadtzentrum um bis zu 30 % zu!“*

(Vgl. Staatliches Bauamt 2014: Erläuterungsbericht B 25 OU Dinkelsbühl, Planfeststellung, Unterlage 1, S. 10).

Das staatliche Bauamt unterscheidet nicht zwischen dem indisponiblen Bedarf und den Vorhaben des vordringlichen Bedarfs. Nur erstere sind verbindlich vom Bund festgelegt.

Grundsätzlich werden Vorhaben nur nach Haushaltsverfügbarkeit und Festlegung in den jährlichen Haushaltsgesetzen realisiert.

Die Prognosebelastungen sind nicht mit einer vollständig dem Stand der Technik entsprechenden Verkehrsuntersuchung ermittelt worden. Das tatsächliche Verkehrsaufkommen wird massiv überschätzt. Eine Zunahme um 30 % ist auf keinen Fall zu erwarten.

Nach den Angaben im Erläuterungsbericht betrug die Belastung innerorts nach Angaben der SVZ 1995 10.700 Kfz/24h und 2010 12.400 Kfz/24h auf der B 25. Das entspricht einer Zunahme um 15,9 %. Nun soll der Verkehr in den nächsten Jahren bis 2030 in diesem Abschnitt auf 15.600 Kfz/24h zunehmen (+25,8%). Dies ist auf keinen Fall zu erwarten.

Zum einen ist von 2005 bis 2010 eine deutlich geringere marginale Verkehrszunahme von nur 400 Kfz/24h auf der B 25 feststellbar, als in den 10 Jahren davor.

Aufgrund eines veränderten Mobilitätsverhaltens ist außerdem für die Zukunft von geringeren Zuwachsraten auszugehen. Kommt es zu einer Reaktivierung der Bahnstrecke verringert sich das lokale und regionale Verkehrsaufkommen weiter.

Es ist also auf keinen Fall eine Verkehrszunahme zu erwarten, die weit über den Steigerungsraten des Zeitraums von 1995 bis 2010 liegt. Eine Zunahme um 30 % auf dem im Zitat genannten Abschnitt ist nicht plausibel und nicht zu erwarten.

*„Verkehrsbelastung im Planfall 2030 mit neuer Ortsumgehung im Osten  
Durch den Neubau einer Ortsumgehung wird entsprechende Entlastung der vorhandenen Ortsdurchfahrt erreicht. Die Wohn- und Lebensqualität kann damit nachhaltig verbessert werden.“*

(Vgl. Staatliches Bauamt 2014: Erläuterungsbericht B 25 OU Dinkelsbühl, Planfeststellung, Unterlage 1, S. 12).

Dieser Aussage muss entschieden widersprochen werden. Zum einen weil die Belastung im Bezugsfall wesentlich geringer ausfallen wird. In der Verkehrsuntersuchung von SSP wird angenommen, dass der Durchgangsverkehr auf der B 25 nördlich von Dinkelsbühl der bis südlich Neustädtlein fährt von 1.500 Kfz/24h auf 3.500 Kfz/24h zunehmen und sich mehr als verdoppeln soll (vgl. SSP Consult 2014: Verkehrsuntersuchung B 25 OU Dinkelsbühl, Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2030, Unterlage 15, S. 12 und Abb. 5.2).

Eine solche Zunahme des Durchgangsverkehrs ist nicht zu erwarten, sie widerspricht allen allgemeinen Entwicklungen.

Ebenfalls nicht nachvollziehbar ist die Annahme, dass der gesamte Durchgangsverkehr die Umfahrung nutzt. Dies ist aufgrund der längeren Strecke außerhalb der Hauptverkehrszeiten nicht zu erwarten, Rückverlagerungseffekte von der Umgehung auf die nun zügiger zu befahrende Ortsdurchfahrt sind nicht betrachtet worden.

## **Verkehrssicherheit (Erläuterungsbericht Kap. 2.2)**

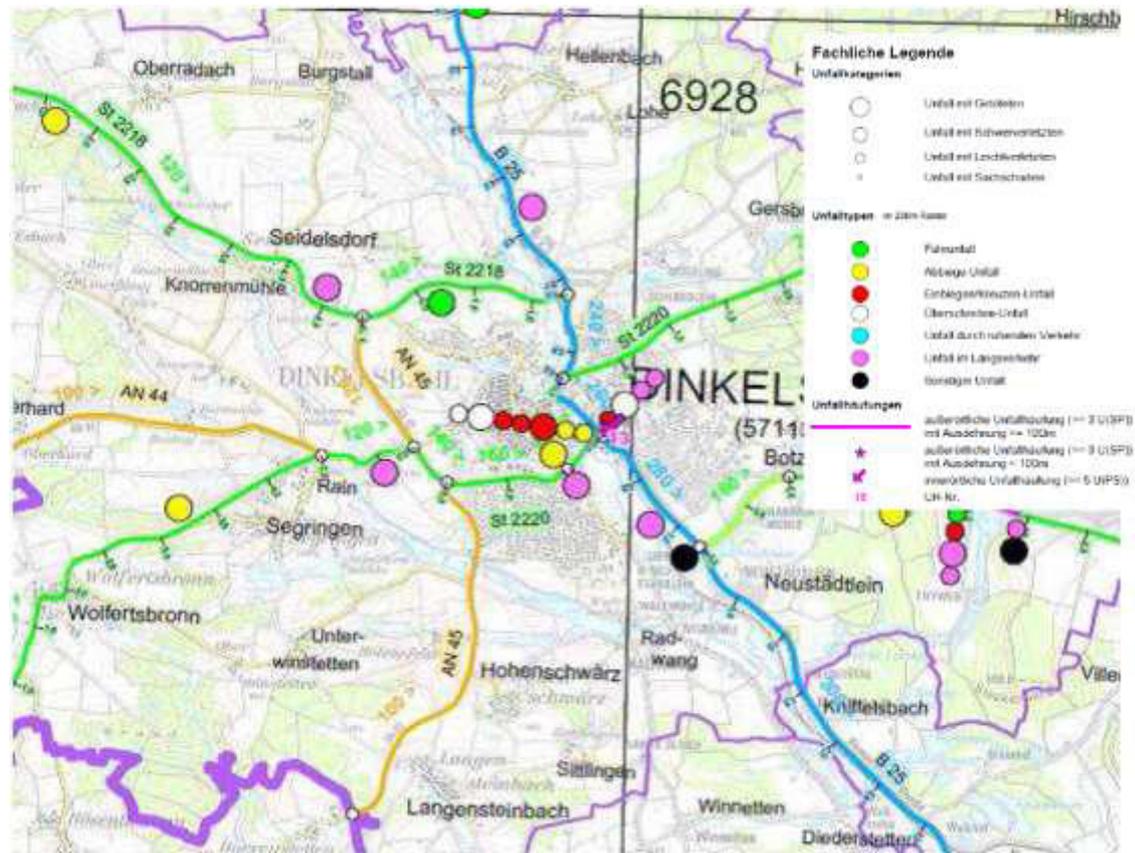
*„Verkehrssicherheit*

*Der Bereich der signalisierten Einmündung der St 2220 in die B 25 (Am Brühl / Luitpoldstraße) innerhalb der Ortsdurchfahrt wurde im Betrachtungszeitraum*

2009 – 2011 als Unfallhäufung eingestuft.“

(Vgl. Staatliches Bauamt 2014: Erläuterungsbericht B 25 OU Dinkelsbühl, Planfeststellung, Unterlage 1, S. 13).

Abbildung 3: Unfalltypensteckkarte 2009 bis 2011



Quelle: Staatliches Bauamt (2014): Erläuterungsbericht B 25 OU Dinkelsbühl, Planfeststellung, Unterlage 1, S. 13.

Die zur Stützung der Argumentation im Erläuterungsbericht abgebildete Karte weist auf Mängel an der Strecke hin, die aber durch entsprechende Maßnahmen – Veränderung der Ampelschaltung, Signallampen, bauliche Maßnahmen usw. – kurzfristig verringert werden können.

Weiter ist überraschend, dass in einem Erläuterungsbericht von 2014 auf eine Karte von 2009 bis 2011 Bezug genommen wird. Wie aus der nachfolgenden Abbildung erkennbar, kam es im Jahr 2011 in Dinkelsbühl zu einer besonderen Häufung von Unfällen (vgl. Abbildung 4).

Während sich im Zeitraum 2009 bis 2011 insgesamt 226 Unfälle ereigneten waren es im Zeitraum 2010 bis 2012 200 Unfälle. Die Zahl der innerörtlichen Unfälle betrug von 2009 bis 2011 99 Unfälle, im Zeitraum 2010 bis 2012 verringerte sich die Anzahl der Unfälle auf 88 (Vgl. Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (Juni 2014): Statistik kommunal 2013, Dinkelsbühl, S. 14).

**Abbildung 4: Straßenverkehrsunfälle 2007 bis 2014**



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (Juni 2014): Statistik kommunal 2013, Dinkelsbühl, S. 14

Die Aussage im o.g. Zitat soll offensichtlich suggerieren, dass durch die Umgehungsstraße die Zahl der Unfälle sofort deutlich zurückgehen würde. Dies ist jedoch gerade nicht zu erwarten.

Aufgrund der zahlreichen Zufahrten und der hohen vorgesehenen Geschwindigkeit ist auch auf der Umgehungsstraße mit Unfällen zu rechnen.

Diese fallen wegen der höheren Geschwindigkeiten auf der Umfahrung oft wesentlich schwerer aus.

Hinzu kommt, dass durch die Bahntrasse die Verkehre entflechtet werden und somit auch der Knotenpunkt St 2220 mit der B 25 entlastet werden kann. Denn die Einmündung der St 2220 am Brühl in die B 25 liegt nördlich der Verknüpfung der Bahntrasse der B 25 mit der Wassertrüdinginger Straße.

### Raumordnerische Entwicklungsziele (Erläuterungsbericht Kap. 2.3)

Die im Bericht genannten raumordnerischen Entwicklungsziele (leistungsfähige Infrastruktur) lassen sich vollständig auch durch die bahnparallele Trasse erreichen.

### Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur (Erläuterungsbericht Kap. 2.4)

Eine Neuordnung des Querschnitts ist auch durch die bahnparallele Trasse möglich. Die Verkehrssicherheit für den weiträumigen Durchgangsverkehr erhöht sich entgegen der Auffassung im Erläuterungsbericht durch eine Umfahrung nicht zwangsläufig. Denn durch die höheren Geschwindigkeiten kommt es vielfach zu schwereren Verkehrsunfällen, insbesondere an den Knotenpunkten außerorts

(vgl. Dohmen, R. et al 2011: Bewertung von Ortsumgehungen aus Sicht der Verkehrssicherheit, Bergisch Gladbach, Bundesanstalt für Straßenwesen, 2011 (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Unterreihe „Verkehrstechnik“, Heft V 203, Februar 2011).

**Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen  
(Erläuterungsbericht Kap. 2.5)**

Der teilweisen Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen stehen neue Beeinträchtigungen gegenüber. In der Gesamtschau – dies zeigt das Ergebnis der UVS – sind die Umweltwirkungen bei der bahnparallelen Trasse wesentlich positiver zu beurteilen.

**Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme / Vergleich der Varianten / Wahl der Linie (Erläuterungsbericht Kap. 3)**

Im Erläuterungsbericht wird angegeben, dass die in Tabelle 2 dargestellten Varianten untersucht worden sind.

**Tabelle 2: Untersuchte Varianten**

<u>Variante 1</u>	<u>Variante 2</u>	<u>Variante 3</u>
Bahnparallele Trasse mit höhengleicher Kreuzung der Eisenbahnlinie	Ostumfahrung	Westumfahrung
<i>Unter- und Detailvarianten zu den Varianten:</i>		
<b>Detailvariante</b> Höhenfreie Trasse der B 25 mit der Eisenbahnlinie	<b>Untervariante Ost 1</b> Trassenweiterführung Richtung Süden mit Umgehung von Neustädtlein	<b>Untervariante West 1</b> Trassenänderung der Variante 3 im Norden von Dinkelsbühl
		<b>Untervariante West 2</b> Trassenänderung der Variante 3 im Süden von Dinkelsbühl
		<b>Untervariante West 3</b> Trassenverlauf der Variante 3 südlich von Gais- und Walkweiher

Quelle: Staatliches Bauamt (2014): Erläuterungsbericht B 25 OU Dinkelsbühl, Planfeststellung, Unterlage 1, S. 17.

Zur Nullvariante wird ausgeführt:

*„Null-Variante*

*Als Null-Variante wird die Variante bezeichnet, ein Projekt oder einen gefassten Plan nicht umzusetzen und die Konsequenzen dieser Vorgangsweise auf Umwelt und Gesellschaft abzuschätzen. Die Mängel hinsichtlich Verkehrsabwicklung und Beeinträchtigung der Menschen in der Stadt Dinkelsbühl lassen sich durch eine Null-Variante nicht beheben. Aufgrund der durch den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gesetzlich festgestellten Notwendigkeit eines Neubaus einer Ortsumgehung ist die Null-Variante nicht weiter zu verfolgen.“ (Vgl. Staatliches Bauamt 2014: Erläuterungsbericht B 25 OU Dinkelsbühl, Planfeststellung, Unterlage 1, S. 18).*

Die Nullvariante wird mit dem Hinweis auf den Bedarfsplan abgelehnt.

Diese Vorgehensweise übersieht, dass es in Folge der Bedarfsplanüberprüfung dazu kommen kann, dass die Maßnahme nicht mehr in den BVWP 2015 aufgenommen wird.

Die Mängel hinsichtlich der Verkehrsabwicklung könnten auf der B 25 verringert werden, wenn man den Verkehr auf zwei Richtungstrassen mit Einbahnverkehr aufteilt. Dies könnte von Norden in Richtung Süden über die Luitpoldstraße und in Süd-Nord-Richtung über die gewerblich geprägte Von-Raumer-Straße erfolgen.

Weiter lassen sich die Belastungen durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung in der Nacht reduzieren.

### **Trassenbeschreibung der Varianten und Untervarianten (Erläuterungsbericht Kap. 3.1)**

Zur Lage der Trassen und Varianten wird auf die Unterlage 3.1 verwiesen.

Bei der Trassenbeschreibung der bahnparallelen Trasse wird auf die Notwendigkeit, die Bahnübergänge zu erhalten, hingewiesen. Sie müssen durch Lichtsignalanlagen, die mit der Steuerung der Bahnlinie verknüpft werden, gesichert werden (vgl. Staatliches Bauamt 2014: Erläuterungsbericht B 25 OU Dinkelsbühl, Planfeststellung, Unterlage 1, S. 18).

Dieser Hinweis verdeutlicht, dass es notwendig gewesen wäre, in der Verkehrsuntersuchung den Betrieb der Bahnstrecke zu berücksichtigen.

Im Erläuterungsbericht wird angegeben, dass als Detailvariante eine Variante mit höhenfreien Bahnübergängen untersucht worden sei. Zu dieser Variante gibt es keinerlei Pläne und Angaben zu den Kosten oder den Auswirkungen auf die Lärmbelastung.

In der Unterlage 3.1 ist diese Variante nicht eingezeichnet. Der Übersichtslageplan der Varianten ist ohnehin im Maßstab ungeeignet die Anbindungsform höhenfrei darzustellen. Es ist daher nicht erkennbar, ob diese Variante tatsächlich untersucht wurde.

Weiter werden die Variante 2 und 3 und ihre Untervarianten beschrieben, ihre Lage und die Verknüpfung mit dem vorhandenen Straßennetz sind aus Unterlage

3.1. ebenfalls nur grob ersichtlich. Die Detaildarstellung erfolgt nur für Variante 2 in den Lageplänen der Unterlage 7.1.

### **Beurteilung der einzelnen Varianten und Untervarianten Planungsziele (Erläuterungsbericht Kap. 3.3.0.)**

Als Planungsziele nach denen die Beurteilung der Varianten erfolgt werden einleitend genannt:

- „a- Verlagerung des Durchgangsverkehrs einschließlich des überdurchschnittlich hohen Schwerverkehrsanteils aus der Ortsdurchfahrt von Dinkelsbühl*
  - b- Entflechtung der verschiedenen Verkehrsarten Ziel- und Quellverkehr, Binnenverkehr und Durchgangsverkehr und Verbesserung des Verkehrsablauf sowie Steigerung der Reisegeschwindigkeit auf ein der Verkehrsbedeutung und der Verbindungsfunktionsstufe adäquates Maß.*
  - c- Verbesserung der Lärm- und Schadstoffmissionen innerhalb der Ortsdurchfahrt von Dinkelsbühl.*
  - d- Verbesserung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer durch die Entlastung innerhalb der Ortsdurchfahrt*
  - e- Beseitigung der beiden schienengleichen Bahnübergänge im Zuge der B25, Ortsdurchfahrt Dinkelsbühl.*
  - f- Aufhebung der bestehenden Verkehrsbeschränkung für den LKW Durchgangsverkehr und Herstellung des uneingeschränkten Gemeingebrauchs“*
- (Vgl. Staatliches Bauamt 2014: Erläuterungsbericht B 25 OU Dinkelsbühl, Planfeststellung, Unterlage 1, S. 25).

### **Auszuscheidende Varianten: Nullvariante (Erläuterungsbericht Kap. 3.3.1.1.)**

Die Null-Variante wird mit der Begründung aufgegeben, dass die Planungsziele nicht erreicht werden können und durch die Aufnahme der Planung in den Bedarfsplan ein Verzicht nicht vertretbar sei.

Wie bereits einleitend ausgeführt, wäre es notwendig gewesen die Variante detaillierter unter dem Aspekt der Verhältnismäßigkeit im Vergleich Nullvariante zu Neubauvariante zu prüfen.

### **Auszuscheidende Varianten: Variante 3 (Erläuterungsbericht Kap. 3.3.1.2.)**

Die Variante 3 wird wegen der damit verbundenen erheblichen Eingriffe und Beeinträchtigungen europarechtlich geschützter Gebiete (Natura 2000- Schutzgebiete: FFH-Gebiet „Wörnitztal“; Vogelschutzgebiet „Nördlinger Ries und Wörnitztal“) und europarechtlicher geschützter Arten ausgeschlossen.

Dieser Beurteilung wird zugestimmt, diese Trasse ist als nicht genehmigungsfähig einzustufen.

### **Auszuscheidende Varianten:**

#### **Variante 1 (bahnparallele Trasse - höhengleiche Lösung) (Erläuterungsbericht Kap. 3.3.1.3.)**

Im Kapitel auszuscheidende Varianten wird anschließend die Variante 1, die bahnparallele Trasse (höhengleiche Lösung) beurteilt.

Einleitend wird darauf hingewiesen, dass die UVS zu dem Ergebnis kommt, dass aus Umweltsicht die bahnparallele Trasse zu bevorzugen ist. Zunächst sei *„jedoch zu prüfen, inwieweit die bahnparallele Trasse überhaupt die Planungsziele erfüllen kann und / oder andere unvermeidbare Beeinträchtigungen den vorzeitigen Ausschluss der Variante erfordern.“*

(Vgl. Staatliches Bauamt 2014: Erläuterungsbericht B 25 OU Dinkelsbühl, Planfeststellung, Unterlage 1, S. 26).

Die Planungsziele werden im Erläuterungsbericht nachfolgend diskutiert.

#### **Verkehrswirksamkeit**

Der Aussage im Erläuterungsbericht, dass eine Trennung des überörtlichen Verkehrs vom örtlichen Ziel- und Quellverkehr sowie des Binnenverkehrs nicht erreicht wird, muss widersprochen werden (Vgl. Staatliches Bauamt 2014: Erläuterungsbericht B 25 OU Dinkelsbühl, Planfeststellung, Unterlage 1, S. 26).

Der Durchgangsverkehr wird vollständig auf die bahnparallele Trasse verlagert, eine Entflechtung der Verkehre findet westlich der Bahnlinie vollständig statt, östlich kann sie weitgehend ebenfalls erreicht werden.

Die Argumentation im Erläuterungsbericht übersieht außerdem, dass eine vollständige Verlagerung der Durchgangsverkehre auf die Ostumfahrung nicht realistisch ist.

Zu den Fahrzeitgewinnen und der Fahrleistungsbilanz wird ausgeführt:

*„Für den überörtlichen Verkehr ergeben sich nur geringe Fahrzeitgewinne gegenüber dem Ist-Zustand. Nach Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung (VU) auf den Prognosehorizont 2030 (Unterlage 15), Ziffer 14.2 hat die Bahnparallele gegenüber den anderen Varianten die geringsten Fahrzeiteinsparungen. Das liegt darin, weil zumindest die beiden Knotenpunkte an der Feuchtwanger Straße und der Wassertrüdingen Straße / Luitpoldstraße zur Anbindung des Altstadtbereichs mit gleich bleibendem, bzw. steigendem Verkehrsaufkommen signalisiert werden müssen. Insbesondere die Kreuzung B25 mit der Wassertrüdingen Straße / Luitpoldstraße wird wegen ihrem höheren Verkehrsaufkommen eher eine Verschlechterung gegenüber dem Ist-Zustand mit sich bringen. Außerdem wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bestehen bleiben.“*

*• Die bahnparallele Trasse hat im Vergleich zur bestehenden B 25 nur eine marginale Auswirkung auf die Fahrleistungsbilanz, da die Variante 1 selbst auch innerstädtisch ist (siehe Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung (VU) auf den Prognosehorizont 2030, Ziffer 14.1).*

*Durch die bahnparallele Trasse wird keine innerörtliche Entlastung erreicht, wenn die Trasse selbst auch innerstädtisch ist.“*

(Vgl. Staatliches Bauamt 2014: Erläuterungsbericht B 25 OU Dinkelsbühl, Planfeststellung, Unterlage 1, S. 26).

Die Angaben zur Fahrzeitenbilanz und Fahrleistungsbilanz sind aufgrund der Angaben in der Verkehrsuntersuchung nicht überprüfbar. Aufgrund der viel zu hoch ermittelten Verkehrsbelastungen für die Prognosefälle und der zu hoch angenommenen Verlagerungen auf die östliche Umfahrung, wird in der Folge die Kostenersparnis zu hoch ermittelt. Wegen der Mängel der Verkehrsuntersuchung können die zeitlichen und monetären Wirkungen derzeit nicht beurteilt werden.

Die Höchstgeschwindigkeit auf der Bahntrasse kann auch mehr als 50 km/h betragen. Diese Frage ist im Rahmen des Planungskonzeptes zu klären. Auch durch die Bahntrasse kommt es innerstädtisch zu einer Entlastung durch die Entflechtung der Durchgangsverkehre von den reinen Quell- und Zielverkehren.

Zwar müssen die beiden Knotenpunkte an der Feuchtwanger Straße und der Wassertrüdingen Straße / Luitpoldstraße signalisiert werden. Die Bundesstraße kann jedoch bevorrechtigt geschaltet werden, sodass sich die Fahrzeiten für den Durchgangsverkehr im Vergleich zum Bestand deutlich verbessern. Denn auch heute gibt es zwei signalisierte Kreuzungen an der Kreuzung Wörnitzstraße/B 25 und Am Brühl/Luitpoldstraße und die Fahrtstrecke ist künftig kürzer.

Die Aussagen zur Reaktivierung der Bahnstrecke und den damit verbundenen Rückstaulängen an den Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen werden nicht belegt. Die Auswirkungen auf die bahnparallele Trasse können deshalb nicht bewertet werden. Durch entsprechende Schaltung der LSA können die Rückstaulängen reduziert werden. Dass dies technisch aufwändig ist, kann kein Argument gegen die Trasse sein (Vgl. Staatliches Bauamt (2014): Erläuterungsbericht B 25 OU Dinkelsbühl, Planfeststellung, Unterlage 1, S. 27).

Die Aussage, dass die Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrt nur im Bereich der bahnparallelen Trasse erfolgt ist zwar zutreffend. Der Aussage, dass die bahnparallele Trasse zu keiner nennenswerten Verbesserung der Leistungsfähigkeit und der Verkehrsqualität gegenüber der bestehenden Ortsdurchfahrt führt, muss aber widersprochen werden (Vgl. Staatliches Bauamt 2014: Erläuterungsbericht B 25 OU Dinkelsbühl, Planfeststellung, Unterlage 1, S. 27).

Denn die Verkehrssituation verbessert sich zwischen Bahnübergang Feuchtwanger Straße und Bahnübergang Luitpoldstraße wesentlich. Die Entlastung im Bereich der Stadtmitte von Dinkelsbühl ist bei der Bahntrasse sogar um 3 % höher als bei der Osttrasse.

Die zusammenfassende Bewertung im Erläuterungsbericht:

*„Hinsichtlich der verkehrlichen Wirksamkeit wird mit der bahnparallelen Trasse das Planungsziel des Bundes klar verfehlt.“*

(Vgl. Staatliches Bauamt 2014: Erläuterungsbericht B 25 OU Dinkelsbühl, Planfeststellung, Unterlage 1, S. 27)

ist deshalb nicht nachvollziehbar.

## **Verkehrssicherheit**

Zum Aspekt der Verkehrssicherheit wird ausgeführt:

- *„Die Verkehrssicherheit im Zuge der B 25 wird sich wegen den neuen hochbelasteten Kreuzungen mit dem innerörtlichen Straßennetz nicht merklich verbessern.*
- *Die beiden verbleibenden Bahnübergänge in den Einmündungsbereichen werden trotz technischer Sicherung (BÜSTRA) und ausreichend langen Rechts- und Linksabbiegespuren weiterhin ein Sicherheitsrisiko darstellen.*
- *Die Erschließung des Wohnareals an der Anschlussstelle „Von-Raumer-Straße“, unmittelbar neben der künftigen Kreuzung mit der Verbindungsrampe zur B 25 lässt sich weder richtlinienkonform noch verkehrssicher herstellen.*  
*-> Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit ist mit der bahnparallelen Trasse nicht erreichbar.“*

(Vgl. Staatliches Bauamt 2014: Erläuterungsbericht B 25 OU Dinkelsbühl, Planfeststellung, Unterlage 1, S. 28).

Auch dieser Aussage muss widersprochen werden.

Die Verkehrssituation am unfallträchtigen Knoten Am Brühl/Luitpoldstraße wird sich durch die Entlastung deutlich verbessern. Zudem lässt sie sich durch entsprechende Begleitmaßnahmen optimieren. An diesem Knoten kommt es also in jedem Fall zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit. Dies gilt auch für den Knoten Wörnitzstraße/B25 alt.

Da die Kreuzungen Feuchtwanger Straße/ B 25 neu und Luitpoldstraße/B 25neu/Wassertrüdingen Straße umgebaut werden müssen, so ist eine Straßenbauverwaltung sicherlich in der Lage die Kreuzungen verkehrssicher zu gestalten.

Durch entsprechende Ampelschaltungen lassen sich auch die Bahnübergänge verkehrssicher gestalten.

Warum die Erschließung des Wohnareals nicht richtlinienkonform möglich sein soll, erschließt sich nicht. Unterlagen wurden dazu nicht vorgelegt. Ggf. könnte hier nur eine Auffahrt geschaffen werden und die Abfahrt bereits am Knoten Luitpoldstraße/B 25neu/Wassertrüdingen Straße in die Von-Raumer-Straße erfolgen.

Allerdings ist es möglich, dass die Stadt bei der Genehmigung des BPlans die Immissionsschutzanforderungen im Umfeld einer geplanten Anbindung an die Bahntrasse nicht beachtet hat. Dann hätte die Stadt ihre Anpassungspflicht an die übergeordnete Bundesplanung verletzt.

Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit ist mit der bahnparallelen Trasse also in jedem Fall erreichbar.

## **Aufhebung der Sperrung der B 25 für den Mautausweichverkehr**

Grundsätzlich stellt sich hier die Frage, warum dies Planungsziel sein soll. Der LKW-Fernverkehr soll über die Autobahnen abgewickelt werden. Aufgrund des gut ausgebauten Autobahnnetzes um Dinkelsbühl muss es Ziel sein, Mautausweichverkehre zu verhindern. Denn diese können das gut ausgebaute Autobahnnetz nutzen.

Es kann also auf keinen Fall Planungsziel sein durch eine Straßenbaumaßnahme Mautausweichverkehre zu fördern.

Trotzdem ist es möglich die bahnparallele Trasse lärmtechnisch so auszubauen, dass einer Aufhebung des LKW-Durchfahrtsverbotes nichts entgegensteht. Da die Brückenkonstruktion (Bechhofener Straße) bei Wiederaufnahme des Bahnverkehrs ohnehin instandgesetzt werden muss, kann in diesem Zusammenhang auch eine Einhausung geprüft werden.

Der Aussage, dass mit der bahnparallelen Trasse das Planungsziel verfehlt wird muss widersprochen werden.

### **Städtebauliche Belange**

Der Aussage im Erläuterungsbericht, dass die „Trennwirkung“ mit der bahnparallelen Trasse weiter verstärkt wird (vgl. Staatliches Bauamt 2014: Erläuterungsbericht B 25 OU Dinkelsbühl, Planfeststellung, Unterlage 1, S. 29) muss widersprochen werden.

Dies gilt auch für die Schallschutzmaßnahmen, die beispielsweise bei einer Teileinhausung sehr umfeldverträglich umgesetzt werden können.

Das Argument, dass die Ortsanbindungen Verkehrsverlagerungen in bisher wenig belastete Gebiete verursacht, kann eine Straßenbauverwaltung nicht ernsthaft vortragen. Dieses Argument gilt in viel stärkerem Maße für eine Ortsumfahrung.

Für das Wohnareal an der Von-Raumer-Straße ist die verkehrliche Anbindung zu optimieren. Hier könnte geprüft werden, ob dies ggf. auch dadurch möglich ist, dass dort nur eine Auffahrt in Richtung Norden geplant wird und nachträglich Immissionsschutz vorgesehen wird. Räumlich wäre dies unproblematisch umsetzbar.

Der Hinweis auf den erforderlichen Abriss einer Lagerhalle ist zutreffend, aber auch dies kann kein Argument gegen die bahnparallele Trasse sein (Anmerkung: Die Gebäude der Firma Müller und Noll stehen nach Auskunft ortsansässiger Bürger zum Verkauf und Abbruch).

Auch bei der Ostumfahrung muss ein Gebäude abgerissen werden (vgl. Staatliches Bauamt 2008: Erläuterungsbericht B 25 OU Dinkelsbühl, Voruntersuchung, Unterlage 1, S. 7).

Die Aussage, dass die bahnparallele Trasse hinsichtlich der städtebaulichen Belange nicht vertretbar sein soll (vgl. Staatliches Bauamt 2014: Erläuterungsbericht B 25 OU Dinkelsbühl, Planfeststellung, Unterlage 1, S. 30), ist wie gezeigt werden konnte nicht einmal ansatzweise nachvollziehbar.

Würde sie zutreffen, wäre für den BVWP 2004 ein Projekt angemeldet worden, dass städtebaulich nicht vertretbar ist.

## **Entlastung der Bürger von Lärm und Abgasen**

Im Erläuterungsbericht wird zusammenfassend ausgeführt, dass die Entlastung von Lärm und Abgasen mit der bahnparallelen Trasse völlig verfehlt würde (vgl. Staatliches Bauamt 2014: Erläuterungsbericht B 25 OU Dinkelsbühl, Planfeststellung, Unterlage 1, S. 31).

Auch dieser Einschätzung kann nicht gefolgt werden, denn die vorhandenen Wohngebiete östlich der vorhandenen B 25 können durch Lärmschutz entlastet werden, der ihnen ohne den Neubau nicht gewährt wird.

Zugestimmt werden muss der Aussage, dass es durch Verkehrsverlagerungen zu Mehrbelastungen in der Von-Raumer-Straße kommen kann. Durch Lärmschutz können die Beeinträchtigungen jedoch reduziert werden.

Zu prüfen ist der Erschließungsbedarf für die hauptsächlich gewerblich genutzten Bereiche (mit großflächigem Einzelhandel und gewerblicher Produktion).

Die Aussage, dass im Bereich Bechhofener Straße – Am Stauerwall die Einhaltung der Lärmvorsorgewerte an den angrenzenden Wohngebäuden nur mit enormem wirtschaftlichem Aufwand durch Einhausung oder Tunnel möglich, kann aufgrund des Fehlens einer schalltechnischen Untersuchung, die diesen Aspekt vollständig behandelt, nicht beurteilt werden.

Dies gilt auch für die wenigen vorhandenen Wohngebäude in der von-Raumer-Straße.

Der Hinweis auf die Lärmbelastung während der Bauphase ist richtig, aber dies kann kein Argument gegen die Trasse sein.

Das Erreichen des Planungsziels Entlastung von Lärm und Abgasen kann sehr wohl erreicht werden. Zudem werden keine Siedlungsbereiche neu verlärm.

## **Eingriffe in Privatgrundstücke, insb. Gewerbegrundstücke**

Es ist zutreffend, dass Eingriffe in Grundstücke erforderlich sind (Vgl. Staatliches Bauamt 2014: Erläuterungsbericht B 25 OU Dinkelsbühl, Planfeststellung, Unterlage 1, S. 31, 32).

Dies ist bei Straßenbauprojekten immer der Fall. Diese Eingriffe sind bei der bahnparallelen Trasse jedoch in weit geringerem Umfang erforderlich als bei der Ostumfahrung.

Die betroffenen Anwesen an der Von-Raumer-Straße wurden erst nach der Festlegung der Trasse gebaut. Die Eigentümer waren sich also der damit verbundenen Eingriffe bewusst, sodass deren Betroffenheit keine Argument sein kann.

Der abschließenden Schlussfolgerung, dass die bahnparallele Trasse nicht bauwürdig sein soll, muss widersprochen werden (vgl. Staatliches Bauamt 2014: Erläuterungsbericht B 25 OU Dinkelsbühl, Planfeststellung, Unterlage 1, S. 31, 32).

Die von der Straßenbauverwaltung vorgetragenen Argumente haben sich überwiegend als nicht belastbar herausgestellt.

Die Trasse ist bauwürdig, denn sonst wäre sie auch nie in den BVWP 2003 und den Bedarfsplan 2004 aufgenommen worden. Durch entsprechenden Lärmschutz kann sie umfeldverträglich ausgeführt werden.

### **Untervariante 1.1 (bahnparallele Trasse - höhenfreie Lösung) (Erläuterungsbericht Kap. 3.3.1.4.)**

Die Aussagen zur höhenfreien Lösung können nicht vollständig beurteilt werden, da zu dieser Lösung keine Planunterlagen vorgelegt wurden.

Die vorgetragenen Argumente sind jedoch – wie die Argumente zur Variante 1 – nicht belastbar. Es ist zu erwarten, dass die Belastungen durch Lärm mit dieser Variante bei angepasster Planung deutlich verringert werden können.

### **Untervariante Ost 1 zur Variante 2 (Erläuterungsbericht Kap. 3.3.1.5.)**

Zu dieser Variante wird zusammenfassend ausgeführt:

*„Eine Ortsumgehung von Neustädtlein und Knittelsbach ist nicht im derzeit gültigen Bedarfsplan für Bundesfernstraßen enthalten und wird deshalb nicht weiter verfolgt.“*

(Vgl. Staatliches Bauamt 2014: Erläuterungsbericht B 25 OU Dinkelsbühl, Planfeststellung, Unterlage 1, S. 34).

Folgt man diesem Argument, so könnte auch die Variante 2 nicht gebaut werden. Denn eine Ortsumgehung ist im Bedarfsplan nicht vorgesehen, sondern eine bahnparallele Trasse.

### **Gewählte Linie (Erläuterungsbericht Kap. 3.3.2.)**

Zur gewählten Linie wird ausgeführt, dass die vorhandenen Verkehrsprobleme in Dinkelsbühl nur mit einer Ostumfahrung gelöst werden können (vgl. Staatliches Bauamt 2014: Erläuterungsbericht B 25 OU Dinkelsbühl, Planfeststellung, Unterlage 1, S. 35).

Diese Aussage ist auf keinen Fall zutreffend.

Die Beschreibung der Umweltauswirkungen, die im Erläuterungsbericht anschließend erfolgt, wird in einem weiteren Kapitel kommentiert.

### **Zusammenfassende Bewertung der Aussagen zum Verkehr im Erläuterungsbericht**

Die Aussagen im Erläuterungsbericht beruhen auf einer Verkehrsuntersuchung, die nicht vollständig dem Stand der Technik entspricht und deren Ergebnisse nicht plausibel sind.

Dies gilt für die Ermittlung des Analysefalls 2014 und auch die angenommenen Verkehrszunahmen im Bezugsfall und die noch weiter zunehmenden Verkehrsbelastungen in den Prognosefällen.

Die Aussagen zum Thema Verkehr lassen nicht erkennen, dass eine neutrale Beurteilung des Sachverhalts erfolgt ist. Den Bewertungen muss in allen wesentlichen Punkten widersprochen werden.

Die Planungsziele lassen sich auch mit der bahnparallelen Trasse erreichen.

Zu bemängeln ist weiter, dass konkrete Belege für die im Erläuterungsbericht getroffenen Aussagen, insbesondere zum Lärmschutz und den damit verbundenen Kosten sowohl im Bericht und auch in den übrigen veröffentlichten Unterlagen fehlen.

Eine belastbare Kostenschätzung für die bahnparallele Trasse (höhengleich), die Untervariante 1.1 (höhenfrei) und die Variante Ost fehlen in den veröffentlichten Planunterlagen.

Die Kostenermittlungen nach AKS 85 Anweisung zur Kostenberechnung von Straßenbaumaßnahmen müssen offengelegt werden (vgl. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 24/1984 vom 12. 12. 1984 – StB24/38.46.00/24023 Va 84. Kostenaufstellung und -fortschreibung bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen).

## **6.2. Verkehrsuntersuchung von SSP**

Der Förderverein „Naherholungsgebiet Mutschach Dinkelsbühl e. V.“ und der BUND Naturschutz haben bei der Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung, Landschafts- und Umweltplanung „RegioConsult“ wegen der punktuell schon vorgenannten Mängel und Widersprüche eine Überprüfung in Auftrag gegeben. Die Ausführungen werden Teil dieser Einwendung und weitgehend wörtlich zitiert:

Die folgende Stellungnahme bezieht sich auf die Auswertung der Verkehrsuntersuchung von SSP Consult, Verkehrsuntersuchung B 25 Ortsumfahrung Dinkelsbühl, Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2030 von SSP Consult, 2014, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens veröffentlicht wurde.

Die folgende Gliederung orientiert sich zur leichteren Lesbarkeit am Aufbau der Verkehrsuntersuchung.

### **Problemstellung und Ziel der Verkehrsuntersuchung**

Im derzeitigen Bedarfsplan ist das Vorhaben im Vordringlichen Bedarf ausgewiesen und eine innerörtliche etwa 1,2 km lange Trasse in unmittelbarer Parallellage zur Bahntrasse vorgesehen (vgl. SSP Consult 2014: Verkehrsuntersuchung B 25 OU Dinkelsbühl, Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2030, Unterlage 15, S. 1).

Obwohl diese Trasse im Bedarfsplan ausgewiesen ist, sollen nach Angaben von SSP vor allem aufgrund der zu erwartenden Immissionsbelastungen alternative

Trassenführungen untersucht werden (vgl. SSP Consult 2014: Verkehrsuntersuchung B 25 OU Dinkelsbühl, Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2030, Unterlage 15, S. 1).

Die von SSP vorgelegte Verkehrsuntersuchung von 2014 ist eine Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung von 2010, bei der damals der Analysefall 2005 einer Verkehrsuntersuchung von 2008 fortgeschrieben worden war. Das bedeutet, dass die Verkehrsuntersuchung keine aktuellen Verkehrsverflechtungen verwendet hat.

### **Bezugsrahmen: Räumliche Abgrenzung**

Das Planungsgebiet umfasst die Stadt Dinkelsbühl sowie die angrenzenden Gemeinden, das Untersuchungsgebiet erstreckt sich im Westen zur A 7, im Osten zur A 9, im Norden bis zur A 6 und im Süden bis zur B 16. Das Untersuchungsgebiet ist damit nicht ausreichend abgegrenzt. Denn auch im Süden wäre es erforderlich gewesen, das Untersuchungsgebiet bis zur A 8 auszudehnen (vgl. SSP Consult 2014: Verkehrsuntersuchung B 25 OU Dinkelsbühl, Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2030, Unterlage 15, S. 1).

Sonst besteht die Gefahr, dass Verkehre die in der Realität über die A 8 und die A 7 geführt werden, im Verkehrsmodell andere Routen wählen als es in der Realität geschieht. Das Gutachten sollte darstellen, wo die Fremdverkehre von außerhalb des Untersuchungsgebietes in das Verkehrsnetz eingespeist werden (Verkehrszellen mit Zellanbindungen).

### **Zeitlicher Bezugsrahmen**

Ermittelt wird von SSP der durchschnittliche tägliche Verkehr für den Analysefall 2014 und die Verkehrsbelastungen im zukünftigen Netz 2014.

### **Datenbasis**

Die Verkehrsuntersuchung von 2010 wurde lediglich vom Prognosehorizont 2025 auf 2030 fortgeschrieben, ohne dass die aktuellen Matrizen des BMVI vom Mai 2014 für 2030 verwendet worden wären. Dabei wurde offenbar eine Trendfortschreibung mittels Extrapolation der Trends der Verkehrsuntersuchung von 2010 für den Zeitraum 2010-2025 vorgenommen. In der Verkehrsuntersuchung wird dazu ausgeführt, dass die Fortschreibung auf der Grundlage „*sonstiger zur Verfügung stehender Daten*“ (vgl. SSP Consult 2014: Verkehrsuntersuchung B 25 OU Dinkelsbühl, Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2030, Unterlage 15, S. 1) erfolgte. Die ermittelten Steigerungsfaktoren werden im Kapitel zu Verkehrserhebungen (s.u.) kommentiert.

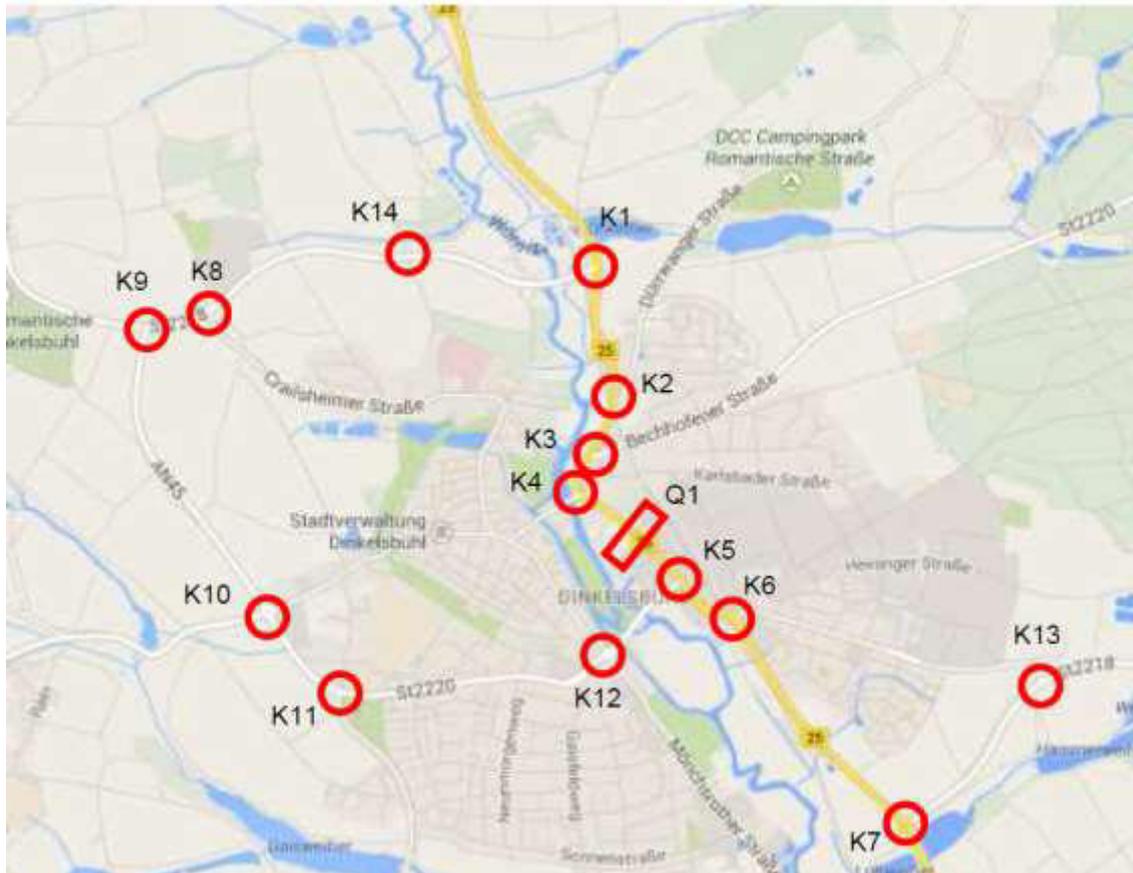
### **Netzfälle**

Untersucht wurden von SSP der Analysefall 2014 sowie insgesamt 8 Planfälle. Der Planfall 1 ist die bahnparallele Trasse, Planfall 2 die Ostvariante. Die Lage der einzelnen Planfälle ist in Abbildung 5 dargestellt.



OU Dinkelsbühl, Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2030, Unterlage 15, S. 2).

**Abbildung 6: Zählstellen (Q=Querschnitts-, K= Knotenpunktzählung)**



Quelle: SSP Consult (2014): Verkehrsuntersuchung B 25 OU Dinkelsbühl, Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2030, Unterlage 15, S. 4

Die Zählwerte der 14 Knotenpunkte wurden mit den Faktoren 1,9 für Kfz und 2,4 für SV auf den Tagesverkehr hochgerechnet. Die Hochrechnung erfolgte nach Angaben von SSP auf der Grundlage von Tageswerten, die aus einer anderen Zählung für die Knoten K1, K5, K9 und K11 vorlagen.

Diese Zählungen sind im Anhang nicht dokumentiert, sodass die Angaben zur Hochrechnung nicht überprüft werden können.

Die von SSP zugrunde gelegten Hochrechnungsfaktoren von 8h auf den Tagesverkehr (24h) von 1,9 für den Kfz-Verkehr und 2,4 für den Schwerverkehr, werden anhand der Ergebnisse des Forschungsprojektes der BASt „Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitmessungen auf Innerortsstraßen“ (vgl. Intraplan & Schuh & Co. 2007: Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitmessungen auf Innerortsstraßen, S. 153) überprüft.

Da die Zählstellen K1 und K5 im Bereich der Ortsdurchfahrt von Dinkelsbühl liegen, ist zu erwarten, dass die Hochrechnungsfaktoren des o.g. Forschungsprojektes in etwa den von SSP verwendeten Faktoren entsprechen (vgl. Tab. 3 und Tab.

4). Vergleicht man die Angaben für die Hochrechnungsfaktoren für den Kfz-Verkehr so ist erkennbar, dass der von SSP verwendete Faktor nur geringfügig über dem Wert der Tabelle 3 liegt, der aufgrund der Spitzenbelastung anzusetzen wäre (1,84).

**Tabelle 3: Hochrechnungsfaktoren einer 8h-Zählung für den Kfz-Tagesverkehr**

Spitzenstundenbelastung in Kfz/h	Anzahl Zählstellen	0:00 - 24:00			6:00 - 22:00			6:00 - 18:00		
		Mittelwert	Variationskoeffizient	85% Perzentil	Mittelwert	Variationskoeffizient	85% Perzentil	Mittelwert	Variationskoeffizient	85% Perzentil
unter 400	95	1,83	7,0%	1,70 - 2,05	1,71	4,8%	1,63 - 1,81	1,37	4,7%	1,29 - 1,46
400 - 900	123	1,83	5,8%	1,71- 2,00	1,72	4,3%	1,62 - 1,81	1,40	4,5%	1,32 - 1,49
900 - 1700	129	1,84	5,8%	1,68 - 2,01	1,71	4,2%	1,60 - 1,81	1,39	5,0%	1,29 - 1,47
1700 - 2600	67	1,86	4,1%	1,75 - 1,99	1,72	3,1%	1,64 - 1,80	1,39	3,9%	1,30 - 1,45
über 2600	72	1,93	6,4%	1,75 - 2,14	1,76	4,4%	1,64 - 1,88	1,39	3,3%	1,31 - 1,45

Quelle: ITP, 2007, Tab. A-6, S. 153

Anders stellt sich die Situation für den Schwerverkehr da. Hier liegt der Faktor von SSP (2,4) deutlich über dem Wert von Tabelle 3 (1,86).

Dies führt dazu, dass der Anteil der LKW im Analysefall 2014 deutlich überschätzt wird.

Hohe LKW-Belastungen erleichtern es der Straßenbauverwaltung, die bereits in der Problemstellung der Verkehrsuntersuchung (s.o.) genannte hohe Immissionsbelastung der innerörtlichen Trasse zu belegen. Da die Zählwerte am Querschnitt Q 1 in der Verkehrsuntersuchung nicht angegeben werden, können die Ergebnisse zur Hochrechnung der LKW-Belastung nicht anhand dieser Angaben überprüft werden. Dies gilt auch für die Gesamtbelastung im Analysefall.

**Tabelle 4: Hochrechnungsfaktoren einer 8h-Zählung für den SV-Tagesverkehr**

Spitzenstundenbelastung in Kfz/h	Anzahl Zählstellen	0:00 - 24:00			6:00 - 22:00			6:00 - 18:00		
		Mittelwert	Variationskoeffizient	85% Perzentil	Mittelwert	Variationskoeffizient	85% Perzentil	Mittelwert	Variationskoeffizient	85% Perzentil
unter 400	94	1,91	18,6%	1,56 - 2,30	1,79	16,6%	1,50 - 2,07	1,58	19,0%	1,26 - 2,00
400 - 900	123	1,84	8,0%	1,65 - 2,10	1,73	6,8%	1,58 - 1,89	1,54	7,6%	1,38 - 1,68
900 - 1700	129	1,86	8,2%	1,66 - 2,04	1,73	6,7%	1,59 - 1,86	1,55	8,3%	1,39 - 1,73
1700 - 2600	67	1,92	5,2%	1,75 - 2,07	1,76	3,9%	1,65 - 1,85	1,59	5,3%	1,45 - 1,71
über 2600	72	2,03	8,5%	1,78 - 2,29	1,82	6,1%	1,63 - 1,98	1,62	5,4%	1,49 - 1,72

Quelle: ITP, 2007, Tab. A-7, S. 153

Am Tag der Verkehrszählung bestanden zwei Baustellen, die zwangsläufig zu einer starken Verzerrung des Verkehrsgeschehens und entsprechenden Verlagerungen geführt haben. Denn durch Baustellen (Sperrung) waren die die Ortsdurchfahrt von Feuchtwangen im Zuge der B 25 und die Wörnitzstraße im Bereich der Wörnitzbrücke in Dinkelsbühl betroffen.

SSP gibt an, die Zählungen um die daraus resultierenden Effekte bereinigt zu haben, aber es ist nicht zuverlässig möglich die Zählwerte um diese Baustellen-Effekte zu bereinigen. Sie als Basis für die Kalibrierung des Verkehrsmodells Dinkelsbühl zu verwenden, wie dies von SSP Consult durchgeführt wurde, ist nicht zulässig (vgl. SSP Consult 2014: Verkehrsuntersuchung B 25 OU Dinkelsbühl, Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2030, Unterlage 15, S. 5).

Die Zählung hätte an einem Tag wiederholt werden müssen, an dem keine Baustellen bestehen. Nur eine solche Zählung könnte für die Kalibrierung verwendet werden.

### **Ergebnis der Modellkalibrierung**

Zur Modellkalibrierung wird ausgeführt, dass für knapp 200 Strecken und Abbiegebeziehungen Zählwerte vorliegen, die zur Kalibrierung des Verkehrsmodells verwendet wurden. Die Kalibrierung ist also nur anhand der Zählwerte erfolgt, so dass keine Überprüfung der Verkehrsströme bzw. der Verflechtungen stattgefunden hat. Dies wäre aber notwendig gewesen, um veränderte Verkehrsbeziehungen erfassen zu können.

Im hier vorliegenden Fall ist eine Kalibrierung des Verkehrsmodells mit den Zählwerten nicht möglich, da es aufgrund der o.g. Baustellen zu deutlichen Veränderungen der Verkehrsbelastungen gekommen ist, die nicht „korrigiert“ werden können. In der Folge sind auch die Angaben von SSP zur Qualität der Umlegung nicht belastbar.

Aus den Angaben in der Verkehrsuntersuchung ist nicht erkennbar, ob zumindest in der ersten Verkehrsuntersuchung von 2008 eine Erhebung der Verkehrsbeziehungen (Kordonzählung) und Erhebung der Mobilitätskennwerte mittels Haushaltsbefragung durchgeführt wurde. Diese Angaben sind zur Kalibrierung des Verkehrsmodells erforderlich und müssen daher offengelegt werden.

Die Verkehrsuntersuchung liefert keine Angaben zum Anteil der LKW >2,8t, die für die Lärmtechnik, aufgrund der gesetzlichen Festlegung in der 16. BImSchV erforderlich sind. Denn nach den Angaben in der Verkehrsuntersuchung unterscheidet das Modell in die beiden Verkehrssegmente:

- „Pkw (einschließlich Lieferwagen bis 3,5 t zGG) und
- Lkw ab 3,5 t zGG“

(Vgl. SSP Consult (2014): Verkehrsuntersuchung B 25 OU Dinkelsbühl, Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2030, Unterlage 15, S. 11).

An dieser Stelle muss darauf hingewiesen werden, dass in der schalltechnischen Untersuchung die Anzahl der LKW > 2,8 t angegeben wird. Es gibt aber weder dort noch in der Verkehrsuntersuchung Angaben dazu, wie diese Werte ermittelt wurden.

Nicht nachvollziehbar ist, dass dort die Zahl der LKW > 3,5t in den betrachteten Abschnitten jeweils höher sein soll, als die Zahl der LKW > 2,8t. Denn die Zahl der LKW > 2,8t kann auf keinen Fall kleiner sein als die Zahl der LKW >3,5t (vgl. Staatliches Bauamt 2014: Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen, Unterlage 11.1, Anlage 1, S. 18f).

Da in der schalltechnischen Untersuchung auf Abbildungen und Tabellen von SSP Bezug genommen wird, die dort als Anlage beigefügt worden sind, wäre zu erwarten gewesen, dass erklärt wird, wie diese Angaben ermittelt wurden.

In der folgenden Abbildung 7 ist die Verkehrsbelastung im Analysefall 2014 dargestellt. Vergleicht man die dort ausgewiesenen Belastungen mit den Ergebnissen der SVZ 2010 (vgl. Abb. 8) so ist erkennbar, dass die Verkehrsbelastung auf der B 25 nördlich von Dinkelsbühl von 9.052 Kfz/24h 2010 auf 9.300 Kfz/24h (+248 Kfz/24h) zugenommen haben soll (vgl. Abb. 7 und 8).

Diese Zunahme beruht vor allem auf der Zunahme des Schwerverkehrs um 217 SV/24h.

Auf der B 25 in Dinkelsbühl südlich der Wörnitzstraße soll der Verkehr von 12.404 Kfz/24h auf 12.600 Kfz/24h (+196 Kfz/24h, + 79 SV/24h) zugenommen haben und südlich von Dinkelsbühl von 5.539 Kfz/24h auf 6.200 Kfz/24h (+661 Kfz/24h, +249 SV/24h).

Auf der ST 2218 westlich der B 25 soll der Verkehr von 4.610 Kfz/24h auf 5.500 Kfz/24h (+890 Kfz/24h, +69 SV/24h) und auf der St 2220 östlich der B 25 von 3.405 Kfz/24h auf 4.600 Kfz/24h (+1.195 Kfz/24h, + 38 SV/24h) zugenommen haben.

Auf der ST 2220 westlich der B 25 soll der Verkehr von 9.040 auf 10.900 Kfz/24 (+ 1.860 Kfz/24h, + 122 SV/24h) angestiegen sein.

Diese von SSP festgestellten hohen Zunahmen auf den Staatsstraßen sind nicht plausibel. Die Zunahmen auf der ST 2218 und der ST 2220 sind mit hoher Wahrscheinlichkeit durch die von den Sperrungen beeinflussten Zählergebnisse, verfälscht worden.

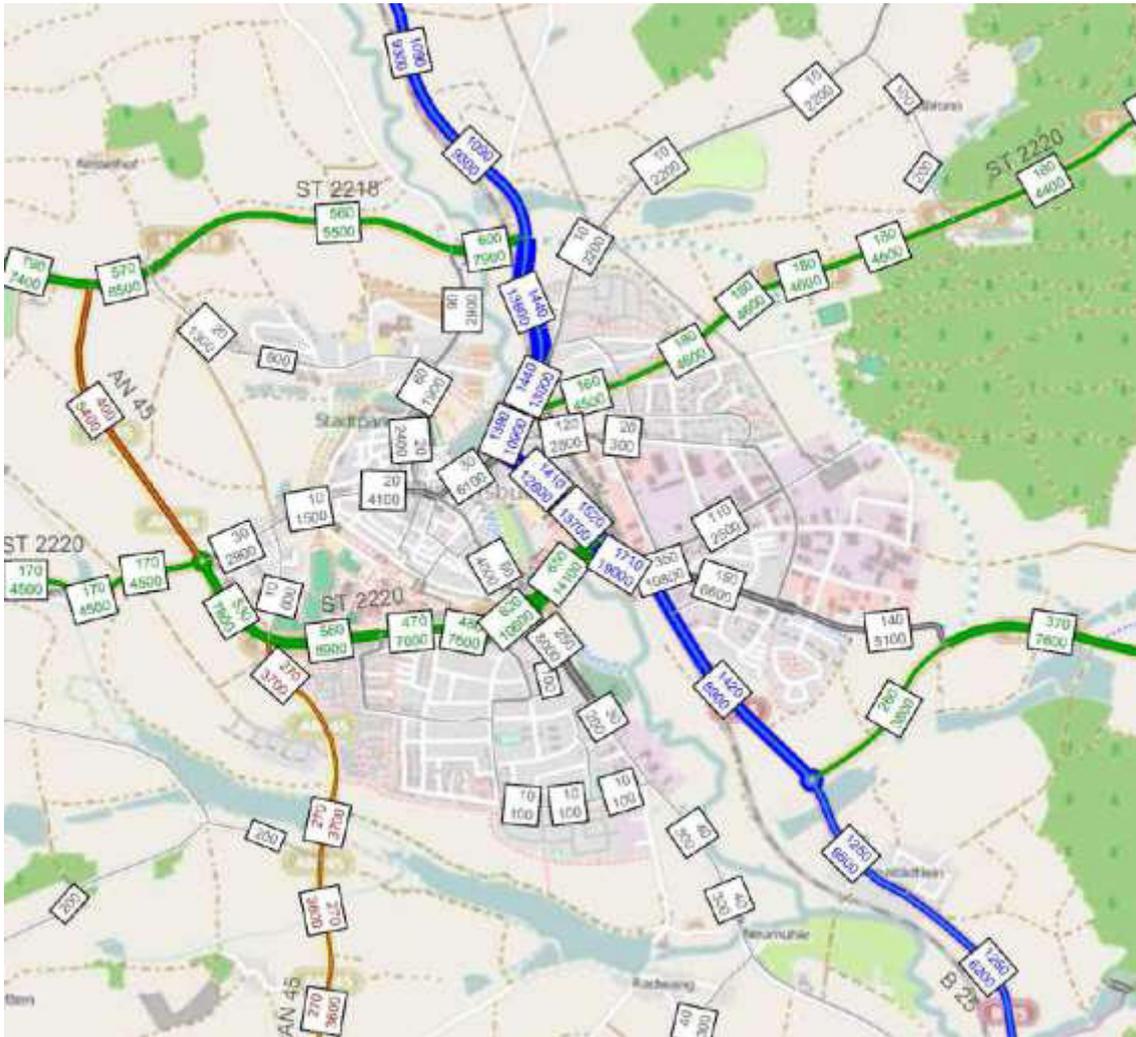
Die hohen Zunahmen auf den Staatsstraßen im Vergleich zur SVZ 2010 sind nicht plausibel, weil das Verkehrsaufkommen dort im Vergleich zur SVZ 2005 kaum zugenommen hat (ST 2218 nordwestlich von Dinkelsbühl) oder sogar rückläufig ist (übrige Staatsstraßenabschnitte um Dinkelsbühl, vgl. Abb. 8).

Die höchste Verkehrsbelastung wird in Dinkelsbühl von SSP auf dem kurzen Abschnitt der B 25 zwischen Am Brühl und Wassertrüderinger Straße ermittelt (19.000 Kfz/24h).

Dieses Verkehrsaufkommen ist vor allem durch Quell-/Ziel-Verkehre verursacht, sonst würde es mit Sicherheit zu Verlagerungen auf die Von-Raumer-Straße kommen, die lediglich eine Belastung von 2.800 Kfz/24h aufweist.

Die Verkehrsbelastung südlich von Dinkelsbühl bzw. nördlich von Dinkelsbühl lässt erkennen, dass auf der B 25 innerorts der Anteil des Quell-/Zielverkehrs hoch ist.

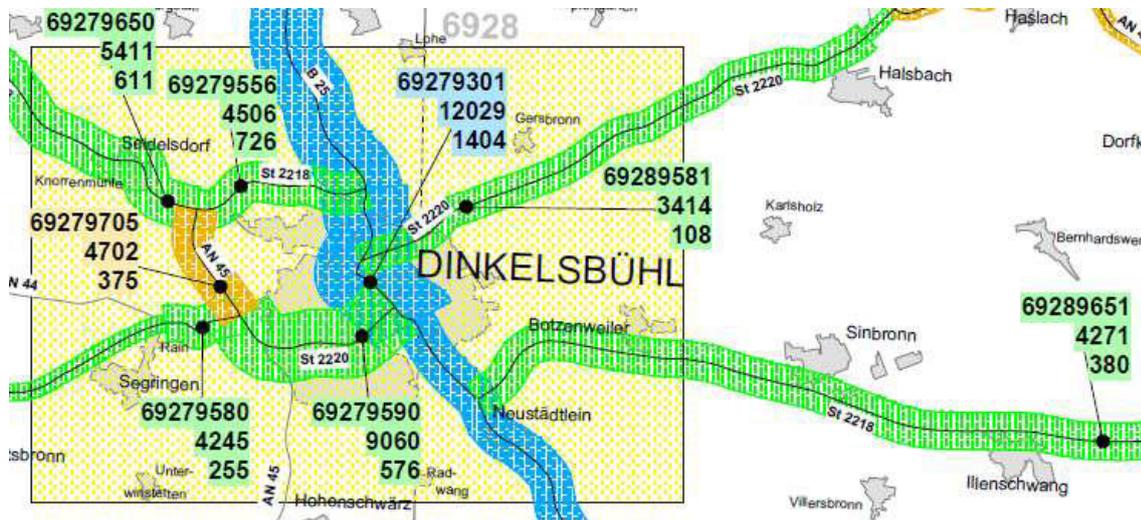
Abbildung 7: Verkehrsbelastungen Analyse DTV 2014



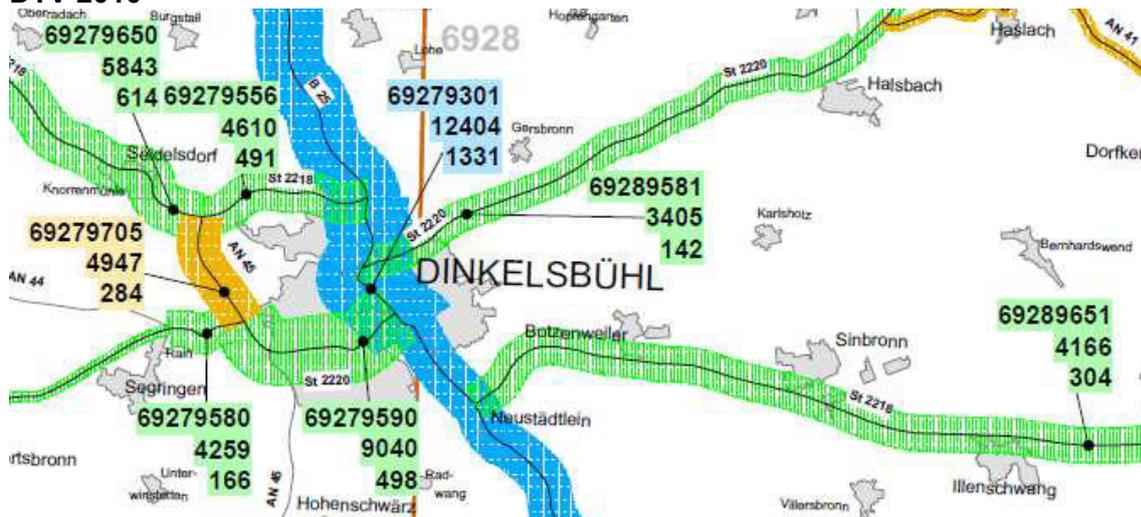
Quelle: SSP Consult (2014): Verkehrsuntersuchung B 25 OU Dinkelsbühl, Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2030, Unterlage 15, S. 7

Abbildung 8: Straßenverkehrsanzahl DTV 2005 (oben) und 2010 (unten)

DTV 2005



DTV 2010



Quelle: Verkehrsmengenkarte 2005 und 2010 Regierungsbezirk Ansbach

Für den Analysefall 2014 wird in der Verkehrsuntersuchung ausgeführt, dass der größte Teil der 9.200 Kfz/24h auf der B 25 nördlich von Dinkelsbühl Quell- und Zielverkehr sind. Denn nur 1.500 Kfz/24 (16,3 %) erreichen südlich von Dinkelsbühl den Ort Neustädtlein (vgl. Abb. 4.2 bei SSP). Bereits südlich der Wassertrüderinger Straße fahren nur noch 1.700 Kfz/24h (18,4%) der 9.200 Kfz/24h die nördlich von Dinkelsbühl ermittelt wurden.

Dies zeigt, dass das Verlagerungspotenzial auf eine deutlich längere Umgehungsstraße, wie sie die Ostumfahrung im Vergleich zur bahnparallelen Trasse darstellt, nur gering sein kann.

## **Verkehrsanalyse Verkehrsprognose 2030**

Die Verkehrsuntersuchung von 2008 bzw. 2010 wurde lediglich vom Prognosehorizont 2025 auf 2030 fortgeschrieben, ohne dass die aktuellen Matrizen des BMVI vom Mai 2014 für 2030 verwendet wurden. Dabei wurde lediglich mittels Extrapolation der Trend der für die Verkehrsuntersuchung von 2010 für den Zeitraum 2010-2025 ermittelt worden war auf den Zeitraum bis 2030 fortgeschrieben:

*„Die Fortschreibung der VU B 25 Dinkelsbühl erfolgte deshalb in Rücksprache mit dem Staatlichen Straßenbauamt aufgrund der hohen Dringlichkeit anhand des Trends, der aus der ursprünglichen VU für den Zeitraum 2010 bis 2025 vorlag und bis 2030 fortgeschrieben wurde.“*

(Vgl. SSP Consult 2014: Verkehrsuntersuchung B 25 OU Dinkelsbühl, Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2030, Unterlage 15, S. 10).

Diese Vorgehensweise ist grundsätzlich methodisch nicht zulässig. Es ist notwendig und üblich in einer Verkehrsuntersuchung anzugeben, auf welcher Grundlage von einer Zunahme des Verkehrs ausgegangen wird.

Aufgrund des hohen Anteils des Quell-/Zielverkehrs auf der B 25 ist es von besonderer Bedeutung die Entwicklung der regionalen Bevölkerung und deren Struktur zu beachten. Da nach den Ergebnissen der regionalisierten Bevölkerungsprognose für Bayern bis 2032 im Landkreis Ansbach die Bevölkerung von 178.800 (2014) auf 172.800 Einwohner (2030) zurückgeht, stellt sich die Frage, ob überhaupt von einer weiteren Zunahme des Verkehrs ausgegangen werden kann (vgl. Bayerisches Landesamt für Statistik 2014: Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2032, Landkreis Ansbach, S. 5).

Denn aufgrund des veränderten Mobilitätsverhaltens der jungen Bevölkerung ist nicht davon auszugehen, dass das regionale Verkehrsaufkommen bei stagnierender bzw. rückläufiger Bevölkerungsentwicklung zunimmt.

Wie die in der Verkehrsuntersuchung angegebenen Zuwachsraten zustande kommen:

*„Im Personenverkehr ergibt sich für den Zeitraum 2014 bis 2030 für das gesamte Untersuchungsgebiet eine Zunahme des Verkehrsaufkommens von rund +13 %, im Schwerverkehr um etwa +15 %. Für die Große Kreisstadt Dinkelsbühl beträgt der Zuwachs im Personenverkehr ebenfalls +13%, im Schwerverkehr liegt die Zuwachsrate mit +18% etwas über derjenigen des gesamten Untersuchungsgebietes.“*

(Vgl. SSP Consult 2014: Verkehrsuntersuchung B 25 OU Dinkelsbühl, Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2030, Unterlage 15, S. 10)

erschließt sich nicht. Dies gilt für den Personenverkehr und den Schwerverkehr.

Warum der Schwerverkehr bezogen auf die Große Kreisstadt Dinkelsbühl mit 18 % stärker zunehmen soll als im gesamten Untersuchungsgebiet ist ebenfalls nicht nachvollziehbar.

## **Verkehrsbelastungen im Bezugsfall 2030**

SSP weist darauf hin, dass die Verflechtungsmatrizen 2030 zum Zeitpunkt der Untersuchung noch nicht vorgelegen haben. Der Bericht von SSP ist vom August 2014. Die Aussage ist deshalb nicht zutreffend, da bereits im Mai 2015 die Verflechtungsprognose 2030 von Bundesminister Dobrindt vorgestellt wurde und der Schlussbericht am 11.6.2014 veröffentlicht wurde (vgl. Intraplan 2014: Verflechtungsprognose 2030. Schlussbericht).

Für 2030 wird auf der B 25 im Bezugsfall (also ohne OU Dinkelsbühl) eine Verkehrsbelastung von 12.600 Kfz/24h (+37 %) nördlich von Dinkelsbühl angeben.

Aufgrund der o. g. Steigerungsraten ist eine solche Zunahme allenfalls dann erklärbar, wenn der überregionale Verkehr massiv zunimmt.

Der Durchgangsverkehr auf der B 25 nördlich von Dinkelsbühl der bis südlich Neustädtlein fährt, soll bis 2030 auf 3.500 Kfz/24h zunehmen und sich mehr als verdoppeln (vgl. SSP Consult 2014: Verkehrsuntersuchung B 25 OU Dinkelsbühl, Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2030, Unterlage 15, S. 12 und Abb. 5.2).

Relativ gesehen soll der Anteil des Durchgangsverkehrs am gesamten Verkehr nördlich von Dinkelsbühl auf 27,7 % zunehmen (vgl. Abb. 5.2 bei SSP; bezieht man den Durchgangsverkehr nur auf die Kernstadt beträgt der Durchgangsverkehr 3.600 Kfz/24h, also 28,8 %).

Da der Durchgangsverkehr im Schwerverkehr von 630 SV/24h (2014 südlich Neustädtlein) auf 880 SV/24h (2030) zunehmen soll, müsste die Zunahme des Durchgangsverkehrs vor allem durch den PKW-Verkehr verursacht sein. Eine solche Entwicklung ist auch unter Berücksichtigung der ohnehin hohen Zuwachsrate von (13 %, s.o.) für das Untersuchungsgebiet nicht zu erwarten.

Die in der Verkehrsuntersuchung angegebenen Verkehrszunahmen in Dinkelsbühl von 24 bis 34 % und von 37 % bzw. 40 % nördlich und südlich der Ortslage von Dinkelsbühl sind – auch unter Berücksichtigung der o.g. allgemeinen Zuwachsraten – nicht realistisch (vgl. SSP Consult 2014: Verkehrsuntersuchung B 25 OU Dinkelsbühl, Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2030, Unterlage 15, S. 12, Tab. 5.1).

Sie wären allenfalls dann erklärbar, wenn es zu massiven Verlagerungen von überregionalen Verkehren auf die B 25 kommen würde. Diese sind für den PKW-Verkehr auf keinen Fall zu erwarten, da es durch die umliegenden Autobahnen der A 7 und A 9 (Nord-Süd-Relation) sowie der A 6 und A 8 (West-Ost-Relation) für den überregionalen Verkehr ein leistungsfähiges Verkehrsnetz gibt.

**Tabelle 5: Verkehrsbelastungen im Bezugsfall 2030 im Vergleich zur Analyse 2014**

VQ	Straße	Lage	Bezugsfall 2030	Analyse 2014	Differenz Bezug - Analyse	
1	B 25	südlich Lehengütingen	12.600	9.200	+3.400	+37%
2	B 25	nördlich Dinkelsbühl	12.700	9.300	+3.400	+37%
3	B 25	Dinkelsbühl-Mitte	15.600	12.600	+3.000	+24%
4	B 25	Dinkelsbühl-Süd	11.900	8.900	+3.000	+34%
5	B 25	Neustädtlein	9.100	6.500	+2.600	+40%
6	B 25	südlich Knittelsbach	8.800	6.200	+2.600	+42%
7	St 2218	Seidelsdorf-Ost	9.000	7.400	+1.600	+22%
8	St 2218	nördlich Dinkelsbühl	6.800	5.500	+1.300	+24%
9	St 2218	südöstlich Dinkelsbühl	4.300	3.800	+500	+13%
10	St 2218	westlich Botzenweiler	8.600	7.600	+1.000	+13%
11	St 2220	östlich Rain	5.100	4.500	+600	+13%
12	St 2220	Dinkelsbühl-Mitte	15.800	14.100	+1.700	+12%
13	St 2220	Dinkelsbühl-Nordost	5.600	4.600	+1.000	+22%
14	St 2220	südlich Gersbronn	5.600	4.600	+1.000	+22%
15	AN 45	westlich Dinkelsbühl	6.200	5.400	+800	+15%
16	AN 45	südlich Dinkelsbühl	4.200	3.700	+500	+14%
17	AN 45	nördlich Langensteinbach	4.100	3.600	+500	+14%

Quelle: SSP Consult (2014): Verkehrsuntersuchung B 25 OU Dinkelsbühl, Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2030, Unterlage 15, S. 12

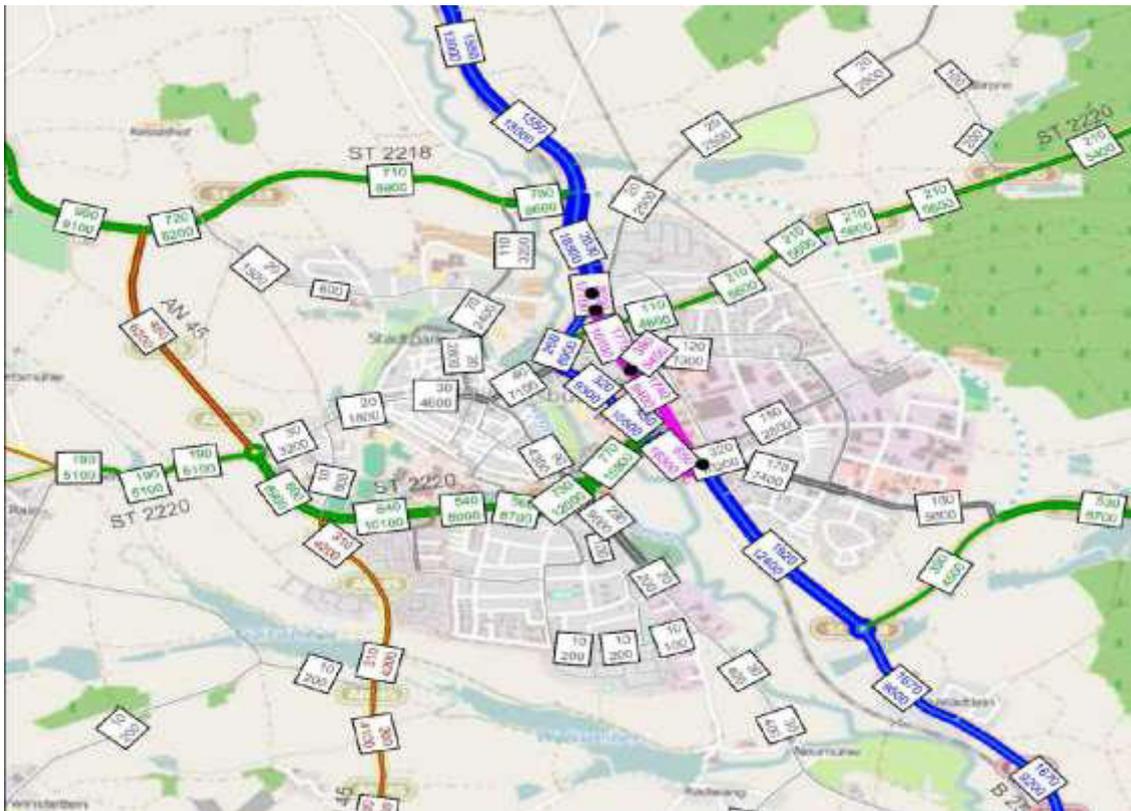
Um die Verkehrsbelastungen im Bezugsfall prüfen zu können müssen die Matrizen mit Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehren für den Analysefall, den Prognose-nullfall und den Prognoseplanfall offengelegt werden. Auch das geschnittene Verkehrsnetz mit den Zellenanbindungen ist vorzulegen.

### Planfall 1

Der Planfall 1 gibt die Belastungen für die bahnparallele Trasse an. Durch die innerörtliche Trasse soll sich die Verkehrsbelastung auf der B 25 nördlich von Dinkelsbühl (ST 2218) im Vergleich zum Bezugsfall um 300 Kfz/24h bzw. 60 SV/24h und südlich von Neustädtlein um 400 Kfz/24h bzw. 30 SV/24h erhöhen.

Dies zeigt, dass durch die Trasse nur in geringem Umfang zusätzliche Verkehre angezogen werden. Die Entlastungswirkung im Bereich Dinkelsbühl Mitte wird mit 6.300 Kfz/24h (-40 %) bzw. -1.500 SV/24h angegeben (vgl. SSP Consult (2014): Verkehrsuntersuchung B 25 OU Dinkelsbühl, Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2030, Unterlage 15, Abb. 6.2, S. 16 bzw. Tab. 6.1, S. 17).

Abbildung 9: Verkehrsbelastung im Planfall 1 DTV 2030



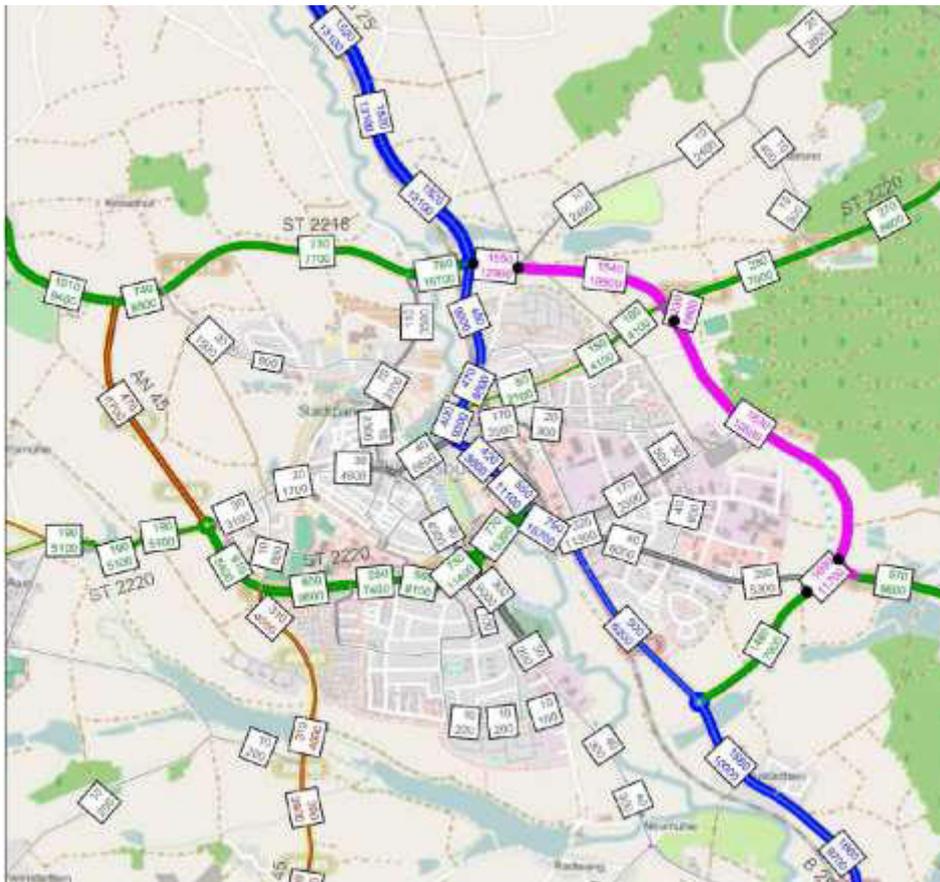
Quelle: SSP Consult (2014): Verkehrsuntersuchung B 25 OU Dinkelsbühl, Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2030, Unterlage 15, S. 15

## Planfall 2

Im Planfall 2 ist zusätzlich zu den Maßnahmen des Bezugsfalls die östliche Umfahrung berücksichtigt. Auf der östlichen Umfahrung soll es zu Verkehrsbelastungen von 10.500 bis 12.900 Kfz/24h kommen. Für den Abschnitt der St 2218 der ausgebaut werden muss, werden nur 7.900 Kfz/24h angegeben (vgl. Abb. 10). Auf der nordwestlichen ST 2218 (+1.200 Kfz/24h) und der nordöstlichen ST 2220 (+1.400 Kfz/24h) soll es zu infolge von Zubringereffekten zu höheren Belastungen im Vergleich zum Bezugsfall 2030 kommen.

Die hohe zusätzliche Belastung auf der ST 2220 ist völlig unrealistisch, denn östlich davon befindet sich kein Bevölkerungsschwerpunkt oder eine wichtige Straße, aus der sich eine solche Verkehrszunahme ableiten lässt. Auch die Verkehrszunahme auf der ST 2218 westlich von Dinkelsbühl ist wenig plausibel, da die Verkehre zur A 7 auch im Bezugsfall diese Strecke nutzen.

Abbildung 10: Verkehrsbelastung im Planfall 2 DTV 2030



Quelle: SSP Consult (2014): Verkehrsuntersuchung B 25 OU Dinkelsbühl, Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2030, Unterlage 15, S. 15

Die Entlastungswirkung im Bereich Dinkelsbühl Mitte wird mit 5.800 Kfz/24h (-37 %) angegeben (vgl. SSP Consult 2014: Verkehrsuntersuchung B 25 OU Dinkelsbühl, Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2030, Unterlage 15, Abb. 6.2, S. 16 bzw. Tab. 6.1, S. 22).

Sie ist damit geringer als im Planfall 1. Auch die Entlastung durch den Schwerverkehr ist um 100 SV/24h geringer (vgl. Abb. 6.2 und 7.2 bei SSP Consult, Verkehrsuntersuchung B 25 OU Dinkelsbühl 2014 Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2030, Unterlage 15).

Die hohen Belastungen auf der östlichen Ortsumfahrung sind auch aufgrund des geringen Anteils des Durchgangsverkehrs nicht plausibel. Außerdem muss die angenommene Bündelungsfunktion angezweifelt werden, denn die östliche Umfahrung ist besonders für die zur A 7 orientierten Verkehre umwegig.

Die im Vergleich zum Bezugsfall 2030 im Planfall 2 erwartete Verkehrszunahme auf der ST 2220 von 5.600 Kfz/24h auf 7.000 Kfz/24h (+1.400 Kfz/24h) ist, wie bereits erwähnt, ebenfalls nicht plausibel.

Die Annahme von SSP, dass es im Planfall 2 keinen Durchgangsverkehr mehr gibt, der über die „alte“ B 25 die Ortslage von Dinkelsbühl vollständig durchfährt,

ist unrealistisch. Aufgrund der wesentlich längeren Strecke ist davon auszugehen, dass außerhalb der Stoßzeiten der Durchgangsverkehr weiterhin die B 25 nutzt.

SSP hat offensichtlich die Rückverlagerungseffekte von der Umgehung auf die Ortsdurchfahrt nicht berücksichtigt, die eintreten, wenn die Kraftfahrer die Umwegigkeit realisiert haben und durch die Entlastung der Verkehr im Ortskern wieder flüssiger ist.

Die hohe Belastung auf der östlichen Umfahrung ist auch deshalb nicht plausibel, da die Quell-/Zielverkehre die Ostumfahrung nur in geringem Umfang nutzen werden. Verkehre von der ST 2220 aus östlicher Richtung mit Ziel Innenstadt von Dinkelsbühl werden nur in geringem Umfang die Umfahrung nutzen, sondern der ST 2220 folgen und über die Wörnitzbrücke die Innenstadt anfahren. Dies gilt in ähnlicher Weise für die Verkehre von der ST 2218 aus östlicher Richtung mit Ziel Innenstadt, die über die Straße „Am Brühl“ die Innenstadt anfahren.

Die angenommenen Belastungen sind so unrealistisch, dass die Quell-/ Zielmatrizen für den Analysefall, den Bezugsfall sowie die Planfälle 1 und 2 vorgelegt werden müssen, um die Angaben im Detail überprüfen zu können.

### **Planfall 3**

Der Planfall 3 ist aufgrund der damit verbundenen besseren Anbindung an die A 7 und den daraus resultierenden Verlagerungen für den Durchgangsverkehr von der B 25 auf die ST 2218 und die A 7 von Bedeutung. Außerdem kommt es durch ihn zu einer starken Entlastung der AN 45 (vgl. SSP Consult 2014: Verkehrsuntersuchung B 25 OU Dinkelsbühl, Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2030, Unterlage 15, Abb. 6.2, S. 16 bzw. Tab. 6.1, S. 31).

Die weiteren Varianten werden nicht im Detail betrachtet.

### **Weitere verkehrliche Wirkungen Veränderung zur Fahrleistungsbilanz**

SSP betrachtet für alle Varianten die Fahrleistungsbilanzen. Aus der Darstellung wird deutlich, dass es im Planfall 1 insgesamt nur zu einer sehr geringen Zusatzbelastung kommt (+0,1%). Im Vergleich dazu steigt die Fahrleistungsbilanz im Planfall 2 um 3,6 % und im Planfall 3 um 4,2 % (vgl. SSP Consult (2014): Verkehrsuntersuchung B 25 OU Dinkelsbühl, Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2030, Unterlage 15, Tab. 14-1, S. 54).

Diese Werte zeigen, dass die bahnparallele Trasse unter dem Aspekt der Fahrleistungsbilanz positiv zu bewerten ist.

### **Veränderung der Fahrzeiten**

Die Angaben zur Fahrzeitenbilanz der einzelnen Varianten sind aufgrund der Angaben von SSP nicht überprüfbar. Die fehlende Dokumentation der Berechnungsgrundlagen ermöglicht keine Kontrollrechnung.

Die Reisezeiteinsparungen werden von SSP für die Planfälle mit außerörtlicher Umgehung mit 2 bis 3 Mio. € angegeben, für den Planfall 1 mit knapp 1. Mio. €.

Die wenig konkreten Angaben zu den Reisezeiteinsparungen (2 bis 3 Mio. €) lassen keine belastbare Abwägung zu. Aufgrund der viel zu hoch ermittelten Verkehrsbelastungen der östlichen Umfahrung, wird in der Folge die Kostenersparnis zu hoch ermittelt. Außerdem fehlt eine Differenzierung nach Fahrzeugklassen auf Basis aktueller Kennwerte der BVWP. Aufgrund der dargestellten Mängel der Verkehrsuntersuchung ist davon auszugehen, dass die monetären Wirkungen von SSP erheblich überschätzt werden.

### **Zusammenfassende Bewertung der Varianten**

In der zusammenfassenden Bewertung führt SSP aus, dass die Ostumfahrung gegenüber der innerörtlichen, bahnparallelen Trasse den Vorteil habe, dass sie den Verkehr aus der Ortslage heraus auf eine außerörtliche Umfahrung verlagert, die im Hinblick auf zu erwartenden Verkehrs- und Immissionsbelastungen deutlich günstiger zu bewerten sei.

*„Der Durchgangsverkehr im Zuge der B 25 kann vollständig auf die Ostumfahrung verlagert werden. Die heutige B 25 wird nur noch vom Quell- und Zielverkehr sowie vom Binnenverkehr von Dinkelsbühl genutzt.“*

(Vgl. SSP Consult (2014): Verkehrsuntersuchung B 25 OU Dinkelsbühl, Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2030, Unterlage 15, Tab. 14-1, S. 56).

Diesen Aussagen muss widersprochen werden. Die Entlastungswirkung ist bei der bahnparallelen Trasse in Dinkelsbühl Mitte sogar etwas höher als bei der Ostumfahrung.

Die Entlastungswirkung der Bahntrasse (Planfall 1) ist innerorts mit 6.300 Kfz/24h (-40 %) (vgl. SSP Consult 2014: Verkehrsuntersuchung B 25 OU Dinkelsbühl, Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2030, Unterlage 15, S. 17, Tab. 6.1) höher als im Planfall 2 mit der Ostumgehung (-5.800 Kfz/24h, -37 %) (vgl. SSP Consult 2014: Verkehrsuntersuchung B 25 OU Dinkelsbühl, Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2030, Unterlage 15, S. 22, Tab. 7.1).

Die Entlastung der Luitpoldstraße ist also bei der Bahntrasse höher. Die Wirkungen der Bahntrasse sind in der Gesamtschau also neu zu würdigen.

Die Immissionsbelastung kann durch eine Tieferlegung und Einhausung der Trasse deutlich reduziert werden, sodass auch eine neue Verlärmung bisher unbelasteter Gebiete, die bei Realisierung der Ostumfahrung erfolgt, vollständig vermieden werden kann. Dieser Aspekt wird von SSP nicht thematisiert.

Die Erwartung von SSP, dass der gesamte Durchgangsverkehr trotz der umwegigen Trasse verlagert wird, ist außerhalb der Hauptverkehrszeiten nicht zu erwarten. Aufgrund der kürzeren Strecke werden auch weiterhin Durchgangsverkehre die Ortslage durchfahren.

Die Formulierung, dass die B 25 zukünftig nur noch vom Quell- und Zielverkehr sowie vom Binnenverkehr von Dinkelsbühl genutzt wird, suggeriert, dass es dadurch zu einer erheblichen Entlastung kommen würde. Da der Durchgangsverkehr im Analysefall 2014 bezogen auf die B 25 nördlich von Dinkelsbühl nur 1.500 Kfz/24 (16,3 %) beträgt, die südlich von Dinkelsbühl den Ort Neustädtlein erreichen, ist dies nicht zutreffend.

Zwar soll der Durchgangsverkehr im Bezugsfall auf 3.500 Kfz/24h zunehmen, aber diese Zunahme ist aufgrund der methodisch völlig unzureichenden Verkehrsuntersuchung nicht plausibel. Aber selbst wenn dieser Wert stimmen würde, ließe sich daraus kein Bedarf für die Umgehung ableiten, denn dieser Wert ist verglichen mit anderen Ortsumfahrungen sehr gering.

Aufgrund der methodischen Mängel der Verkehrsuntersuchung ist zu erwarten, dass die von SSP ermittelten Entlastungswirkungen erheblich überschätzt werden.

Die Formulierung: *„Der überschlägige volkswirtschaftliche Nutzen aus Fahrzeiterparnissen ist bei den außerörtlichen Umfahrungen um jährlich 1 bis 2 Mio. Euro höher als bei der Bahntrasse.“*

(vgl. SSP Consult (2014): Verkehrsuntersuchung B 25 OU Dinkelsbühl, Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2030, Unterlage 15, S. 56)

zeigt, dass keine belastbare Aussage zu den tatsächlichen Nutzen der östlichen Umfahrung vorliegt.

Eine belastbare Nutzen-Kosten-Analyse wurde im Verfahren nicht vorgelegt. Allenfalls auf dieser Grundlage wäre eine belastbare Grundlage für eine Abwägung gegeben. Eine solche Berechnung müsste auch verschiedene Varianten des Lärmschutzes für die innerörtliche Trasse betrachten.

Der Nullfall wurde von SSP nicht vollständig betrachtet, da die Frage der Reaktivierung der Bahnlinie in der Verkehrsuntersuchung nicht erörtert wurde. Der Einschnitt sowie die Brückenbauwerke über die Bechhofener Straße und Am Staufferwall müssen bei Wiederinbetriebnahme der Bahn erneuert werden, sodass diese Kosten nicht dem Straßenbau zuzuordnen sind.

Der Fall der Reaktivierung der Bahnlinie hätte auch hinsichtlich seiner verkehrlichen Wirkungen in der Verkehrsuntersuchung betrachtet werden müssen, da es dadurch zu Verlagerungen auf den Schienenverkehr kommen kann. So werden bei einer Reaktivierung der Bahnlinie Strecke Dinkelsbühl – Dombühl 950 Fahrgäste auf dieser Trasse erwartet (vgl. Verkehrsverbund Großraum Nürnberg 2014: Präsentation zur Informationsveranstaltung am 4.2.2014 in Dinkelsbühl, Folie 19).

Da auch die Reaktivierung der Strecke nach Nördlingen diskutiert wird, ist auch diese Strecke in der Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen.

Um die Rückstausituationen an den beiden Bahnübergängen in der Ortslage (Feuchtwanger Straße und Luitpoldstraße) zu vermeiden, ist im Zuge der Reaktivierung auch eine Tieferlegung der Bahnstrecke zu prüfen.

Da diese Problematik aufgrund der hohen verbleibenden Belastung auf der B 25 auch im Fall der Realisierung der Ostumfahrung besteht, kann die Situation an den Bahnübergängen kein entscheidungserhebliches Kriterium für die Abwägung sein.

### **Weitere Aspekte zur Bewertung der Varianten**

Als Alternative zur Bahntrasse und der Ostumfahrung hätte sich auch eine innerorts parallele Führung und Aufteilung der Verkehre auf zwei Richtungstrassen aufgedrängt. Diese gibt es zum Beispiel in Gladenbach (B 255).

In Dinkelsbühl wäre eine innerörtliche Führung in Süd-Nord-Richtung über die Von-Raumer-Straße östlich der Bahn und in Nord-Süd-Richtung über die bestehende B 25 denkbar.

Bei der innerörtlichen Bahntrasse kann auch das neue Wohngebiet Am Staufferwall (westlich der Karlsbader Straße) direkt angebunden werden.

Für ausreichenden Immissionsschutz ist genügend Platz vorhanden. Zu klären ist dabei, ob die Stadt dieses Wohngebiet planungsrechtlich ohne den gebotenen Immissionsschutz zulassen durfte, denn die Bahntrasse ist Bestandteil des gültigen Flächennutzungsplans der Stadt Dinkelsbühl.

Auch das Argument des staatlichen Bauamtes in Ansbach, der Bund werde nur eine Ortsumgehung finanzieren, stellt keine belastbare Aussage dar. Denn es gibt aktuelle Beispiele aus Niedersachsen, wo für eine Kurstadt aufgrund der hohen Eingriffstiefe in das Kurgebiet auf eine Ortsumgehungstrasse zugunsten einer innerstädtischen Verkehrsberuhigung und Verbesserung der Umfeldgestaltung verzichtet wurde (Bad Iburg an der B 51, bauliche Umsetzung 2011-2014 in 3. Bauabschnitten).

### **Zusammenfassende Bewertung der Verkehrsuntersuchung**

Im derzeitigen Bedarfsplan ist das Vorhaben im Vordringlichen Bedarf ausgewiesen und eine innerörtliche etwa 1,2 km lange Trasse in unmittelbarer Parallellage zur Bahntrasse vorgesehen.

Als Ergebnis der Auswertung der Verkehrsuntersuchung von SSP muss festgehalten werden, dass die vorliegende Verkehrsuntersuchung keine geeignete Grundlage für die Planfeststellung ist, da sie nicht vollständig dem Stand der Technik entspricht.

Sie weist folgende methodische Mängel auf:

- Die Kfz-Belastung auf den Staatsstraßen um Dinkelsbühl wurde für den Analysefall aufgrund von Baustellen nicht korrekt ermittelt.
- Die Hochrechnung der Zählraten für den Schwerverkehr erfolgte mit einem ungewöhnlich hohen Faktor, wodurch der Anteil des Schwerverkehrs zu hoch ermittelt wurde
- Die Kalibrierung erfolgte anhand der (durch die Baustellen beeinflussten) Zählraten. Eine Überprüfung der Verkehrsströme bzw. der Verflechtungen hat nicht stattgefunden. Dies wäre aber notwendig gewesen, um veränderte Verkehrsbeziehungen erfassen zu können.
- Das Untersuchungsgebiet wurde falsch abgegrenzt. Dies kann dazu führen, dass überregionale Verkehre im Modell leichter auf die B 25 umgelegt werden können.
- Die erwarteten Verkehrszunahmen werden nicht begründet und nachvollziehbar abgeleitet. Die Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung von 2010 erfolgt auf der Grundlage „sonstiger zur Verfügung stehender Daten“, ohne dass diese benannt werden.
- Die erwartete allgemeine Verkehrszunahmen im Untersuchungsgebiet und bezogen auf die Stadt Dinkelsbühl wurde zu hoch angesetzt.

- Eine Trendfortschreibung ist methodisch nicht zulässig. Die Begründung der Fortschreibung – die mit der hohen Dringlichkeit gerechtfertigt wird – zeigt, dass keine fachlich fundierte Prognose erstellt wurde.
- Es ist notwendig und üblich in einer Verkehrsuntersuchung anzugeben, auf welcher Grundlage von einer Zunahme des Verkehrs ausgegangen wird. Aufgrund des hohen Anteils des Quell-/Zielverkehrs auf der B 25 ist es von besonderer Bedeutung die Entwicklung der regionalen Bevölkerung und deren Struktur zu beachten.

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung für die Prognose sind nicht plausibel:

- Sie sind für den Bezugsfall 2030 – auch unter Berücksichtigung der von SSP angenommenen allgemeinen Verkehrszunahme – viel zu hoch.
- Die starke Zunahme des Durchgangsverkehrs, der sich im Bezugsfall 2030 mehr als verdoppeln soll, ist nicht plausibel.
- Die angenommene vollständige Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Ortsumgehung widerspricht dem üblichen Verkehrsverhalten.

Die Verkehrsuntersuchung muss auf der Grundlage einer Erhebung der Verkehrsbeziehungen (Kordonzählung) und einer Erhebung der Mobilitätskennwerte mittels Haushaltsbefragung oder Anwendung aktueller Mobilitätskennwerte aus vorhandenen Untersuchungen erneut durchgeführt wurde.

Die Quell-/Zielmatrizen für den Analysefall, den Bezugsfall sowie die Planfälle 1 und 2 der Verkehrsuntersuchung müssen vorgelegt werden.

Die möglichen Auswirkungen der Reaktivierung der Bahnverbindungen nach Dombühl und Nördlingen müssen im Verkehrsmodell berücksichtigt werden.

### **6.3. Innerörtliche Verkehrsfluss-Verbesserungen**

Es stellt einen weiteren Planungsmangel dar, dass das Verbesserungspotenzial des innerörtlichen Verkehrsflusses nicht ernsthaft dargestellt und weiter untersucht wurde.

So findet z.B. keine Erwähnung, dass durch Abbiegespuren im Bereich Busbahnhof in den letzten Jahren einige wenige Verbesserungen des innerörtlichen Verkehrsflusses erfolgt sind.

Es wird nicht das erhebliche Verbesserungspotenzial des Verkehrsflusses bzw. zur Entlastung der Innenstadt durch bessere Ampelschaltungen, Kreisverkehre etc. aufgezeigt, z.B. „Am Brühl“. In dieses Bild passt auch, dass z. B. die Lichtzeichenanlage an der „REWE-Kreuzung“ offenkundig bewusst zur Stauerzeugung genutzt wird, um ein vermeintliches Verkehrsproblem zu suggerieren (Taktung liegt üblicherweise bei 45 – 120 Sekunden, hier aber bei bis zu 195 Sekunden).

Durch Kreisverkehre, z.B. bei REWE und am „Grünen Meer“, könnte mit vergleichsweise einfachen Maßnahmen die Situation deutlich verbessert werden.

## **7. Fehlende Umweltverträglichkeitsprüfung**

Aus den Planunterlagen, die der öffentlichen Auslegung zugrunde liegen, ist nicht zu entnehmen, ob eine Vorprüfung gem. § 3c UVPG i.V.m. Anlage 1 Ziffer 14.6 UVPG durchgeführt worden ist.

Sollte eine solche durchgeführt worden sei, ist nicht ersichtlich, weshalb von einer Umweltverträglichkeitsprüfung bei dieser Planung einer Bundesstraße abgesehen worden ist. Denn es ist offensichtlich, dass die geplante Bundesstraße zu erheblichen Umweltauswirkungen führen kann.

Ziffer 14.6 der Anlage 1 zum UVPG sieht für Bundesstraßen, für die nach den Ziffer 14.4 und 14.5 keine obligatorische UVP-Pflicht besteht, eine Allgemeine Vorprüfung im Einzelfall vor. Gem. § 3 c UVPG ist dann eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorzusehen, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde aufgrund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 des UVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen sind. Weder im Erläuterungsbericht noch in einer sonstigen Unterlage werden Aussagen darüber getroffen, ob eine solche Prüfung durchgeführt worden ist.

Sollte eine solche Prüfung durchgeführt worden sein, wird Einsicht in die diesbezügliche Behördenakte beantragt. Es wird gebeten, die entsprechenden Unterlagen digital zur Verfügung zu stellen. Sollte dies nicht möglich sein, wird um einen entsprechenden Hinweis gebeten. Bislang ist dem BN auch nicht bekannt geworden, dass das Ergebnis einer solchen Vorprüfung öffentlich bekannt gegeben worden ist.

Das Absehen, eine Umweltverträglichkeitsstudie den Planunterlagen, die Grundlage der Anhörung im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sind, beizufügen, ist nicht gesetzeskonform und auch nicht nachvollziehbar, weil ausweislich des Landschaftspflegerischen Begleitplans, S. 3 im Jahr 2008 offenbar eine Umweltverträglichkeitsprüfung gem. § 3 UVPG durchgeführt worden ist, die mögliche Trassenverläufe gem. der Anforderungen des § 6 Abs. 3 und 4 UVPG darstellte und bewertete.

Mit dem Straßenbauprojekt sind erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen i.S.d. § 3c Satz 1 UVPG verbunden. Auch bei Berücksichtigung von Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen können die erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen offensichtlich nicht ausgeschlossen werden. Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen liegen nicht erst dann vor, wenn Grenzwerte oder Schwellenwerte überschritten werden, sondern bereits dann, sobald Verdachtsmomente nachteiliger Umweltauswirkungen jenseits der Bagatellschwelle bestehen. Hintergrund hierfür ist, dass Prüfungsmaßstab nicht die fachgesetzlichen Zulassungsvoraussetzungen sind, sondern vielmehr der Gesichtspunkt der wirksamen Umweltvorsorge. Nach der Rechtsprechung sind Umweltauswirkungen bereits dann erheblich, wenn sie an die Zumutbarkeitsschwelle heranreichen. Dies ist bei der hier anstehenden Planung sowohl für die Lärmauswirkungen durch den Betrieb der Straße auf Mensch und Tier der Fall. Aber auch die sonstigen Auswirkungen – hier ist insbesondere der Zerschneidungseffekt der Trasse zu nennen – lassen unzweifelhaft erkennen, dass das Straßenbauvorhaben mit erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden ist, die nicht vermieden werden können.

Weiterhin ist aus dem Landschaftspflegerischen Begleitplan und der saP eindeutig erkennbar, dass Auswirkungen auf besonders geschützte Tierarten (Zauneidechse, Wiesenknopf-Ameisenbläuling, Amphibien, u.a.) nicht nur abstrakt befürchtet werden, sondern unmittelbar wirken werden. Bei der nach § 3c UVPG allein zulässigen überschlägigen Vorprüfung darf nicht der Prüfungsmaßstab der nachgelagerten Umweltverträglichkeitsprüfung herangezogen werden. Es reicht die abstrakt/generelle Möglichkeit des Eintritts nachteiliger Auswirkungen, um eine UVP-Pflicht zu begründen. Nicht erforderlich ist, dass die artspezifischen nachteiligen Auswirkungen tatsächlich bzw. mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit eintreten oder dass sie konkret möglich sind (vgl. hierzu: Philipp-Gerlach/Lukas, ZUR 2015, S. 548ff. mit Hinweisen aus der einschlägigen Rechtsprechung).

Die bislang im Erläuterungsbericht cursorisch geprüften Umweltauswirkungen sowie die weiteren vorgelegten Planunterlagen genügen nicht den Anforderungen des § 6 UVPG, wie sich aus den im Einzelnen aufgeführten Einwendungen und Kritikpunkten zu den Unterlagen ergibt.

Der BN sieht daher einer formellen Umweltverträglichkeitsprüfung mit einem erneuten Anhörungsverfahren entgegen.

## **8. Immissionen**

### **8.1. Lärmschutz: Erhebliche Belastung statt Entlastung der Bevölkerung**

Durch die zwangsläufig enge Heranführung an die Wohnbebauung, beginnend vom Campingplatz, an den Wohngebieten vorbei bis nach Weiherhaus werden diese in ihrer Wohnqualität stark entwertet.

Ein beträchtlicher Anteil der Bevölkerung wird nicht entlastet, sondern extrem belastet. In gewissem Grad gilt das auch für die tangierten Gewerbebetriebe („weiche Faktoren“).

Wie hier das Ziel „Anwohnerentlastung“ ins Gegenteil verkehrt wird, geht z.B. aus Unterlage 1, Pkt. 2.2 hervor: Es soll um 28 von 37 Anwesen gehen, wo nachts eine Lärm-Grenzwertüberschreitung vorläge.

Es wird verschwiegen, wie viele Hunderte Anwesen in den tangierten Wohngebieten neu belastet werden zuzüglich diejenigen in den Durchgangsorten, die noch mehr Verkehr ertragen müssten. Größtenteils soll der Bau entlang von Wohngebieten und auf Hanglagen erfolgen. Das hat eine extreme Ausbreitung des Lärms zur Folge. Trotzdem sind keine ausreichenden Lärmschutzmaßnahmen in den Plan aufgenommen worden.

Die schalltechnischen Berechnungen beruhen nach der Unterlage 11.1 auf den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung. Dass diese wg. diverser Mängel keine geeignete Grundlage ist, wurde vorstehend und in den Anlagen bereits festgestellt. Z. B. liefert sie keine Angaben zum Anteil der LKW > 2,8 t. Diese sind aber für die schalltechnischen Berechnungen aufgrund der 16. BImSchV erforderlich. Die schalltechnischen Berechnungen müssen auf der Grundlage einer neuen Verkehrsuntersuchung für alle relevanten Planfälle neu berechnet werden. Zudem sind für einige Wohngebiete keine aktiven Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.

### **8.2. Auswertung der schalltechnischen Berechnungen**

Für die am Ende eines fernstraßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens erforderliche planerische Abwägung ist es erforderlich, dass alle öffentlichen und privaten Belange, die in die Abwägung einzustellen sind, ordnungsgemäß ermittelt werden. Bezüglich der Lärmauswirkungen einer Straße reicht es nicht aus den Planunterlagen lediglich eine schalltechnische Untersuchung beizufügen. Vielmehr müssen auch die Zahl der Betroffenen in den jeweiligen Isophonenbändern ermittelt werden. Dies nicht nur im Hinblick darauf, ob es Betroffene gibt, die aktiven oder passiven Schallschutz verlangen können. Sondern vielmehr auch die Anzahl der Betroffenen, die nach dem gängigen rechtlichen Regelwerk keinen Schallschutz erhalten, jedoch trotzdem durch die Lärmauswirkungen betroffen werden. Denn nur, wenn die Anzahl der Lärmbetroffenen bis hin zur Geringfügigkeitsgrenze ermittelt worden ist, besteht eine ausreichende Grundlage für die Abwägung der in Frage kommenden Varianten. Dies ist gängige Rechtsprechung und wurde im letzten Jahr nochmals vom Bundesverwaltungsgericht bestätigt: „Keine Frage der Planrechtfertigung, sondern eine Frage der Abwägung ist es dagegen, ob die für das Vorhaben sprechenden Gemeinwohlbelange von einem solchen Gewicht sind, dass sie das Bestandsinteresse des Eigentümers am Fortbestand seiner konkreten Eigentumsposition zu überwinden vermögen (vgl. Urteil

vom 24. November 2011 - BVerwG 9 A 23.10 - BVerwGE 141, 171 = Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 219 jeweils Rn. 64 ff., 67). Entgegen der Auffassung der Beschwerde gelten die vorgenannten Grundsätze auch in den Fällen, in denen der Träger der Straßenbaulast unterhalb der Schwellenwerte für drohende Gesundheitsgefahren „freiwillig“ Lärmschutzmaßnahmen ergreift. **Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist jede mehr als nur geringfügig zunehmende Lärmbetroffenheit von Anwohnern eines auszubauenden Verkehrswegs in die Abwägung der Planfeststellungsbehörde einzustellen. Dies gilt auch dann, wenn sie unterhalb der Schwelle der Unzumutbarkeit bleibt und deshalb keine Schutzansprüche auslöst** (Urteile vom 20. Mai 1998 - BVerwG 11 C 3.97 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 18 S. 50 m.w.N. und vom 23. November 2005 - BVerwG 9 A 28.04 - BVerwGE 124, 334 <345> = Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 45 Rn. 45). Für nachträgliche Planänderungen, die bei bestehenden Verkehrswegen mit dem Ziel einer Reduzierung der von diesen ausgehenden Lärmbetroffenheiten vorgenommen werden, kann nichts anderes gelten.

(BVerwG, Beschluss vom 23. Oktober 2014 – 9 B 29/14 –, Rn. 6, juris)

Wenn „jede mehr als nur geringfügig zunehmende Lärmbetroffenheit von Anwohnern eines auszubauenden Verkehrswegs in die Abwägung einzustellen ist, muss diese auch ordnungsgemäß ermittelt werden. Dies ist den Planfeststellungsunterlagen nicht zu entnehmen.

Die Ermittlung der Lärmbetroffenheiten ist notwendig, da der Vorzugsvariante die Entlastung von Lärm im Ort entgegen gehalten wird. Die innerörtliche Lärmbelastung ist gravierend, jedoch werden bereits von Gesetzes wegen Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen sein, die die Belastung reduziert. Zum anderen muss diesem Belang die Anzahl der „Neubetroffenen“ einer Ortsumgehung entgegen gehalten werden. Die Erhaltung der Wohnruhe ist ein gewichtiger Belang (BVerwG, Urteil vom 23. April 2014 – 9 A 25/12 –, BVerwGE 149, 289-315, Rn. 123).

Weiterhin ist zu untersuchen, inwieweit sich die Lärmbelastungen im Falle einer Ortsumgehung minimieren. Denn bei Ortsumgehungen wird suggeriert, dass sich die Immissionsbelastungen innerorts erheblich reduzieren. Eine Qualifizierung dieser Reduzierung wird jedoch nicht vorgenommen, so dass nicht beurteilt werden kann, welche Belastungssituation im Ort verbleibt. Ortsumgehungen verursachen durch die „Umzingelung“ der Ortsrandlagen eine Zunahme der Lärmauswirkungen auf eine erhebliche Zahl von Betroffenen. Innerorts wird es hierdurch nicht ruhig, sondern allenfalls nicht mehr ganz so laut. Letztendlich werden mehrere km<sup>2</sup> neu verlärmert. Aus diesem Grund ist der Belang des „Lärmschutzes“ bei der Abwägung der Varianten unter den genannten Gesichtspunkten zu beurteilen und nicht einseitig auf eine Entlastung innerorts abzustellen.

Der Förderverein „Naherholungsgebiet Mutschach Dinkelsbühl e. V.“ und der BUND Naturschutz haben bei der Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung, Landschafts- und Umweltplanung „RegioConsult“ wegen der Mängel und Widersprüche eine fachliche Stellungnahme zur schalltechnischen Untersuchung und der Luftschadstoffuntersuchung in Auftrag gegeben. Die folgenden Ausführungen gehen darauf zurück und werden weitgehend wörtlich zitiert:

Die schalltechnischen Berechnungen (Unterlage 11.1) beruhen nach den Angaben in dieser Untersuchung auf den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung (vgl. Staatliches Bauamt Ansbach 2014: Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen, Unterlage 11.1, S. 5).

Als Ergebnis der Auswertung der Verkehrsuntersuchung von SSP wurde festgestellt, dass diese Verkehrsuntersuchung keine geeignete Grundlage für die Planfeststellung ist. Sie entspricht nicht vollständig dem Stand der Technik. Das bedeutet, dass die schalltechnischen Berechnungen wiederholt werden müssen, nachdem die Verkehrsuntersuchung auf der Grundlage eines neuen Verkehrsmodells aufgebaut wurde.

Die Verkehrsuntersuchung liefert keine Angaben zum Anteil der LKW >2,8t, diese sind für die schalltechnischen Berechnungen, aufgrund der gesetzlichen Festlegung in der 16. BImSchV erforderlich. Nach den Angaben in der Verkehrsuntersuchung unterscheidet das Modell in die beiden Verkehrssegmente:

- „Pkw (einschließlich Lieferwagen bis 3,5 t zGG) und
- Lkw ab 3,5 t zGG“

(Vgl. SSP Consult 2014: Verkehrsuntersuchung B 25 OU Dinkelsbühl, Fortschreibung auf den Prognosehorizont 2030, Unterlage 15, S. 11)

Trotzdem wird in der schalltechnischen Untersuchung die Anzahl der LKW > 2,8t angegeben. Es gibt aber weder dort noch in der Verkehrsuntersuchung Angaben dazu, wie diese Werte ermittelt wurden.

Nicht nachvollziehbar ist, dass die Zahl der LKW > 3,5t in den Abschnitten für die schalltechnische Berechnungen erstellt wurden, jeweils höher sein sollen, als die Zahl der LKW > 2,8t. Denn die Zahl der LKW > 2,8t kann auf keinen Fall kleiner sein als die Zahl der LKW >3,5t (vgl. Staatliches Bauamt 2014: Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen, Unterlage 11.1, Anlage 1, S. 18f).

Da in der schalltechnischen Untersuchung auf Abbildungen und Tabellen von SSP Bezug genommen wird, die dort als Anlage beigefügt worden sind, muss geklärt werden, wie diese Angaben ermittelt wurden (vgl. Tab. 6).

**Tabelle 6: Berechnungsgrundlagen der schalltechnischen Berechnungen – schalltechnische Parameter 2030**

Prognose- nullfall (B 25alt)	von	bis	DTV	DTV	DTV <sup>(Lkw)</sup> ab
			Kfz/24h	SV/24h	2,8 t zGG
Abschnitt					
1	St 2218 Grenzstraße	Dürnwanger Straße	17.400	1.930	1.780
2	Dürnwanger Straße	St 2220 Bechhofener Straße	16.600	1.940	1.780
3	St 2220 Bechhofener Straße	Wömitzstraße/Am Stauerwall	13.300	1.810	1.670
4	Wömitzstraße/Am Stauerwall	Schwedenwiese	14.900	1.820	1.670
5	Schwedenwiese	St 2200 Am Brühl	16.100	1.950	1.790
6	St 2200 Am Brühl	Wassertrüdingen Straße	21.900	2.150	1.980
7	Wassertrüdingen Straße	St 2218	11.100	1.830	1.680
8	St 2218	Neustädtlein	8.400	1.610	1.480

Quelle: Staatliches Bauamt Ansbach (2014): Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen, Anhang 1, S. 17

Nicht erläutert wird in den schalltechnischen Berechnungen und auch nicht in der Verkehrsuntersuchung wie die Berechnungsgrundlagen für den Nachtzeitraum ermittelt wurden (vgl. Tab. 7).

In der Verkehrsuntersuchung gibt es keine Angaben zur Verkehrsbelastung nachts insgesamt und für den LKW-Verkehr > 2,8t. Es ist zu klären, wie die Angaben in Tabelle 7 ermittelt wurden.

**Tabelle 7: Berechnungsgrundlagen der schalltechnischen Berechnungen – schalltechnische Parameter 2030 tags / nachts**

Maßgebende Verkehrsstärke		p>2,8t	p>2,8t	MSV	Anteil Lkw >2,8t an DTV
Mt	Mn	tags	nachts		
Kfz/h	Kfz/h	in %	in %	Kfz/h	in %
1.001	174	8,4%	13,9%	1.879	10,2%
955	166	8,8%	14,6%	1.793	10,7%
765	133	10,3%	17,1%	1.436	12,6%
857	149	9,2%	15,3%	1.609	11,2%
926	161	9,1%	15,2%	1.739	11,1%
1.259	219	7,4%	12,3%	2.365	9,0%
638	111	12,4%	20,6%	1.199	15,1%
483	84	14,4%	24,0%	907	17,6%

Quelle: Staatliches Bauamt Ansbach (2014): Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen, Anhang 1, S. 17

Grundsätzlich ist die Aussagekraft der schalltechnischen Berechnungen für eine sinnvolle und notwendige Abwägung der Varianten nicht ausreichend.

- Es gibt keine schalltechnischen Berechnungen für den Analysefall 2014.
- Es gibt keine schalltechnischen Berechnungen für den Bereich der bestehenden B 25 im Bezugsfall 2030.
- Es gibt keine schalltechnischen Berechnungen für die bahnparallele Trasse (höhengleich).
- Es gibt keine schalltechnischen Berechnungen für die bahnparallele Trasse (höhenfrei).
- Es gibt keine schalltechnischen Berechnungen, aus denen die Wirkungen bestimmter Lärmschutzmaßnahmen an der bahnparallelen Trasse und deren Kosten ersichtlich wären.
- Es gibt keine Darstellung von Isophonen für den Bezugsfall, die bahnparallele Trasse (höhengleich und höhenfrei) sowie die Ostvariante, mit denen es der betroffenen Bevölkerung möglich wäre, die Lärmbelastung rasch erkennen zu können.

Es existiert offenbar keine projektspezifische und zur Lärmbeurteilung geeignete Verkehrsprognose mit der Angabe der erforderlichen Basisdaten zum LKW-Anteil

> 2,8t sowie der Verteilung zwischen dem Tages- und Nachtzeitraum. Daher hätte der Vorhabensträger im Sinne der Betroffenen die Standardwerte der Tabelle 8 der RLS 90 anwenden müssen. Diese LKW-Anteile betragen für Bundesstraßen 20 % tags und 20 % nachts (vgl. Tab. 8).

**Tabelle 8: Maßgebende Verkehrsstärke M in Kfz/h und maßgebende Lkw-Anteile p (über 2,8 t zulässiges Gesamtgewicht) in %**

Straßengattung	tags (6.00–22.00 Uhr)		nachts (22.00–6.00 Uhr)	
	M	p	M	p
	Kfz/h	%	Kfz/h	%
1	2	3	4	5
1 Bundesautobahnen	0,06 DTV	25	0,014 DTV	45
2 Bundesstraßen	0,06 DTV	20	0,011 DTV	20
3 Landes-, Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen	0,06 DTV	20	0,008 DTV	10

Quelle: RLS- 9, Tabelle 3

Die Schalltechnik hat für die B 25 nur LKW-Anteile von 9,1 % tags und 15,1 % nachts (Kreisverkehr – Emd Dürrwangerstraße), 11,1 % und 18,4 % (Emd Dürrwangerstraße – St 2220), 11,7 % und 19,5 % im Abschnitt St 2220 – St 2218) und im Abschnitt Emd St 2218 bis Wassertrüdingenstraße 10,8 % und 18,1 % angesetzt (vgl. Staatliches Bauamt (2014): Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen, Unterlage 11.1, Anlage 1, S. 6-8).

Die schalltechnischen Untersuchungen müssen daher auf der Grundlage einer neuen Verkehrsuntersuchung neu durchgeführt werden. Dann müssen auch für die o. g. Fälle die Belastungen ermittelt werden.

Problematisch und gesundheitsgefährdend sind die berechneten Schallpegel von bis zu 69 dB(A) im B-Plan-Gebiet Wassertrüdingenstraße am geplanten AS der B 25n/St 2218 (vgl. Staatliches Bauamt 2014: Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen, Unterlage 11.1, Anlage 1, S. 16).

### **8.3. Ergebnisse der Luftschadstoffuntersuchungen**

Die Luftschadstoffuntersuchung wurde mit dem Verfahren RLuS 2012 durchgeführt (vgl. Staatliches Bauamt 2014: Ergebnisse der Luftschadstoffuntersuchungen, Unterlage 11.3, S. 2).

Ob die Anforderungen zur Anwendung von RLuS hier gegeben sind, ist daher zu überprüfen.

## **Anwendbarkeit von RLuS**

Das Merkblatt ermöglicht nur die Abschätzung der Jahresmittelwerte und der für die Beurteilung erforderlichen statistischen Kennwerte. Des Weiteren lässt es eine Abschätzung über die Anzahl von Überschreitungen definierter Schadstoffkonzentrationen für NO<sub>2</sub> und PM<sub>10</sub> zu (vgl. FGSV 2012: Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen, RLuS 2012, S. 6).

Das Modell ist nämlich nach den Erläuterungen zu RLuS-2012 nicht anwendbar oder die Anwendung ist problematisch, wenn folgende Bedingungen gegeben sind:

- Enge und tief eingeschnittene Täler bzw. Kessel. Da im Allgemeinen das Windfeld durch die Orographie beeinflusst wird, ist es in diesen Fällen zweckmäßig, eine der speziellen Situationen angepasste gutachterliche Untersuchung durchführen zu lassen.
- Bei häufigen Schwachwindlagen und/oder im Bereich von relevanten Kaltluftabflüssen bzw. Kaltluftseen. Für die Bestimmung der Kaltluftströmungsverhältnisse stehen numerische Kaltluftabflussmodelle gemäß VDI Richtlinie 3787, Blatt 5, zur Verfügung.
- Bei einer Bebauungsdichte > 50 %. Hier ist die Anwendung eines Screeningmodells vorzusehen, welches die Straßenrandbebauung explizit mit berücksichtigt.

Die Anwendung von RLuS war somit nicht der Fragestellung angemessen.

Folgt man der Darstellung in aktuellen Richtlinie, so ist daraus ersichtlich, dass für die Bestimmung der Kaltluftströmungsverhältnisse numerische Kaltluftabflussmodelle (z. B. gemäß VDI-RL 3787, Blatt 5) zur Verfügung stehen, die in der Regel auch eingesetzt werden. Diese Modelle sind wesentlich genauer als die Abschätzung nach RLuS.

Zu den klimatischen Bedingungen im Untersuchungsgebiet wird im Erläuterungsbericht ausgeführt:

*„Als Kaltluftentstehungsgebiete sind Offenlandbereiche und hier insbesondere Acker- und Grünlandflächen für die klimatische Ausgleichsfunktion von Bedeutung, die jedoch nur in Bereichen mit Kaltluftabflussmöglichkeiten aufgrund ausreichender Hangneigung als klimatisch relevant einzustufen sind.*

*Die Talräume der Wörnitz mit ihrem geringen Gefälle sind Kaltluftammelgebiete, in denen häufig Spätfröste und Nebel auftreten.*

*Der Wörnitztaue mit ihren Seitentälern kommen wichtige klimatische Ausgleichsfunktionen als Abflussbahnen für die Kaltluft aus zusammenhängenden Kaltluftentstehungsgebieten der Kuppen und Hanglagen in die klimatisch und lufthygienisch belasteten Siedlungsbereiche insbesondere der Stadt Dinkelsbühl zu.*

*Für die Frischluftversorgung der Innenstadt von Dinkelsbühl sind v.a. die Waldflächen des Mutschachwaldes östlich von Dinkelsbühl bedeutend – sie besitzen eine wichtige Funktion für die Filterung von Schadstoffen aus der Luft, haben eine ausgleichende Wirkung auf den Tagestemperturgang und tragen zu einer Erhöhung der Luftfeuchtigkeit insbesondere im Sommerhalbjahr durch die Verdunstung der Vegetation bei.*

*Die Frischluftentstehungsgebiete übernehmen eine wichtige Funktion für die Durchlüftung und den klimatischen Ausgleich der Ortslagen.“*

(Vgl. Staatliches Bauamt 2014: Erläuterungsbericht zur B 25n, Unterlage 1, S. 41f).

Aus den Ausführungen ist erkennbar, dass die Trasse im Bereich von relevanten Kaltluftabflüssen aus den Frischluftentstehungsgebieten entsteht.

Dies geht auch aus der Bewertung der Umweltauswirkungen im Erläuterungsbericht hervor. Denn dort wird ausgeführt, dass es zu einem Flächenverlust von Kaltluftentstehungsgebieten nordöstlich und östlich von Dinkelsbühl kommt (vgl. Staatliches Bauamt 2014: Erläuterungsbericht zur B 25n, Unterlage 1, S. 41f).

Die Kaltluftproblematik am Mutschachausgang im Bereich der Rudolf-Schmidt-Straße, für das Kleinklima, ist aus naturschutzfachlicher Sicht sehr kritisch zu sehen. Durch den nahezu 6m hohen Wall Straße und den aufgesetzten Schutzzaun von 4m (vgl. Staatliches Bauamt 2014: Höhenplan zur B 25n, Unterlage 8.1) am Bauwerk 1.2 (Unterführung der Rudolf-Schmidtstraße) entsteht im Tal des Waldes dahinter ein großer Kaltluftsee der durch den Durchbruch nur stark behindert abfließen kann.

Die Ausbreitungsrechnung zur Ermittlung der Luftschadstoffbelastung muss deshalb mit einem höherwertigen Modell modelliert werden.

Dabei sind auch die aktuellen LKW-Anteile (> 2,8t bzw. > 3,5t) entsprechend ihres realen Emissionsverhaltens und dem Tagesgang der Belastung zu berücksichtigen.

Plausible Datengrundlagen zum eigentlichen Planungsraum und zur Vorbelastung liegen nicht vor und müssen zunächst ermittelt werden (vgl. hierzu die Untersuchungen von Straßen NRW im PFV A 30. DWD 2005: Gutachten des DWD zu den lokalklimatischen Auswirkungen und den mittleren jährlichen Immissionsbelastungen durch Luftverunreinigungen (Immissionsprognose) durch den geplanten Neubau der BAB A 30 – Nordumgehung Bad Oeynhausens vom AK Löhne bis zur AS Rehme. Dort wurden Windmessungen durchgeführt sowie die NO<sub>2</sub>-Belastung ein Jahr lang zur Ermittlung der (städtischen) Hintergrundbelastung im Untersuchungsgebiet gemessen).

### **Zusammenfassende Bewertung**

Die schalltechnischen Berechnungen müssen auf der Grundlage einer neuen Verkehrsuntersuchung für alle relevanten Planfälle neu berechnet werden. Alle Ausgangswerte, besonders für die Nacht und die LKW-Belastung sind nachvollziehbar abzuleiten. Die Berechnungen zur Belastung durch Luftschadstoffe müssen mit einem höherwertigen und einem der Situation angepaßten mikroskaligen Modell neu durchgeführt werden.

## **9. Eingriff in das Wasserschutzgebiet, Gefährdung von Trink- und Grundwasser**

Die Unterlage 13.1. Wassertechnische Berechnungen geht auf dieses Thema ein.

Durch die direkte Nähe wird eines der wichtigsten Wasserschutzgebiete der Stadt Dinkelsbühl gefährdet.

Angesichts der Einschnitte und Dammschüttungen, der Neuversiegelung der Trasse und möglicherweise der weiteren neu anzulegenden Straßen / Einmündungen ist mit einer Änderung der Grundwasserneubildung zu rechnen.

Alle Bürger Dinkelsbühls haben Anrecht auf einen sorgsamen Umgang mit dem Trinkwasser, das zu einem sehr großen Teil aus den Brunnen im Mutschachwald kommt.

Dort hat die Stadt Dinkelsbühl elf Brunnen und nur zwei weitere außerhalb des Mutschachwaldes. Lediglich Regenwasser-Abführung und Unfälle auf der Straße werden berücksichtigt.

**Der BN fordert einen ausreichenden Schutz des Trinkwassers vor solchen Gefahren. Der BN fordert, die Wasserrahmenrichtlinie der EU zu berücksichtigen.**

### **9.1 Vorübergehende Absenkung des Grundwassers**

Bei der Herstellung der Bauwerke 2-1 und 2-2 wird, aufgrund des hoch anstehenden Grundwasserspiegels in diesem Bereich, eine vorübergehende Absenkung erforderlich.

Der BN bestreitet, dass diese Grundwasserabsenkung unschädlich ist.

### **9.2. Tiefenentwässerungen**

Zwischen Bau-km 0+740 und 1+520 verläuft die Trasse der neuen Ortsumgehung in einem großen Einschnitt mit Tiefen bis zu ca. 10 m. Aufgrund der durchgeführten Bodenuntersuchung werden einige gering wasserführende Schichthorizonte angeschnitten.

Diese können an der neuen Einschnittsböschung entwässern. Stellt sich während der Bauzeit heraus, dass eine dauerhafte Tiefenentwässerung erforderlich wird, soll diese zwischen Bau-km 0+790 und 1+170 angeordnet und bis zum vorhandenen Regenrückhaltebecken Kobeltsmühle geführt werden und dort einleiten (Einleitungsstelle E 3).

Laut Auskunft des Staatlichen Bauamtes bei der Planvorstellung in der Dinkelsbühler Schranne sei dies nur beabsichtigt, wenn Bauwerk 2-1 größer und dadurch tiefer gebaut würde (Traktordurchfahrt; jetzt nur Rad + Fußweg).

Die Auswirkungen sind nicht untersucht.

### **9.3. Schadstoffeinträge bei Bau und bei Unfällen**

Bei den Darlegungen wird nur Wert auf die Fahrbahn gelegt, damit keine Schadstoffe die dort anfallen in Richtung Schutzgebiet ablaufen können (Randsteine).

Direkte Schutzmaßnahmen für das Wasserschutzgebiet sind nicht zu finden.

Aus diesem Grund hat auch der Stadtrat der Stadt Dinkelsbühl zumindest einen besseren Schutz vor die Straße verlassenden Autos gefordert.

## **10. Schutz von Natur und Landschaft**

Mit der geplanten Umfahrung würde es zu großen Flächenverlusten und Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft kommen. Trotz vorgesehener Schutz-, Vermeidungs-, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen ist die Maßnahme nicht gesetzeskonform umsetzbar.

### **10.1 Lebensräume gefährdeter Arten**

Der gesamte Bereich weist einen hohen Anteil wertvoller Biotopstrukturen wie z.B. Hecken, Solitäräume, Ranken, Mager- und Feuchtwiesen, Raine, Kleingärten, Waldränder und Alleen auf.

Im Erläuterungsbericht wird ausgeführt, dass es zu Flächen- und Funktionsverlusten von Biotopen hoher Bedeutung, Funktionsminderung von Biotopen hoher Bedeutung und § 30-Biotopen (gemäß BNatSchG) durch Schadstoffeinträge kommen wird (S. 38). Es fehlt jedoch eine detaillierte fachliche Aufarbeitung, welche Biotope an welcher Stelle durch welche Auswirkung beeinträchtigt oder sogar zerstört wird. Eine solche Aufarbeitung ist jedoch notwendig, weil gem. § 30 Abs. 2 alle Handlungen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung führen können, verboten sind. Nur im Wege der Befreiung ist es daher möglich, eine Projektzulassung zu erhalten. Um jedoch eine ordnungsgemäße bipolare Abwägung zwischen dem gesetzlichen Biotopschutz und den für eine Ortsumgehung sprechenden Belangen durchführen zu können, bedarf es einer ordnungsgemäßen Bestandsaufnahme aller gesetzlich geschützten Biotope und der qualifizierten Ermittlung der Zerstörung und Beeinträchtigung. Eine solche Prüfung ist den Planfeststellungsunterlagen nicht zu entnehmen. Insbesondere müssen neben den gesetzlich geschützten Biotopen gem. § 30 BNatSchG auch die des Art. 23 BayNatG beachtet werden.

Der Waldsaum, v. a. im Bereich zwischen Sportanlage und Reitvereinsgelände, würde zerstört.

In ihrer Gesamtheit und auch deshalb, weil die landwirtschaftliche Nutzung meistens sehr kleinräumig und damit umweltverträglicher als üblich erfolgt, stellen diese Strukturen einen hohen Biotopwert dar.

Mit der Straßentrasse würden diese brutal zerschnitten oder direkt zerstört. Im Ergebnis wäre der komplette Bereich sowohl ökologisch als auch für die Naherholung zerstört.

Die verschiedenen Biotopelemente sind Lebensraum für eine Vielzahl von geschützten und gefährdeten Tier- und Pflanzenarten. Beispiele für diverse Rote-Liste-Arten sind z.B. verschiedenen Fledermausarten, Knoblauchkröte und Laubfrosch, Ameisenbläuling, Rebhuhn und Feldlerche.

Das Beeinträchtigungspotential wird vom BN insgesamt als „erheblich“ eingeschätzt.

Neben direkten Lebensraumverlusten und diversen Beeinträchtigungen geht es in erster Linie um die verheerende Durchschneidungswirkung der geplanten Straßen-trasse und die Summationswirkung aller Faktoren.

## **10.2. Auswertung von LBP und Artenschutzbeitrag**

Der Förderverein „Naherholungsgebiet Mutschach Dinkelsbühl e. V.“ und der BUND Naturschutz haben bei der Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung, Landschafts- und Umweltplanung „RegioConsult“ wegen der Mängel und Widersprüche eine fachliche Stellungnahme zum LBP und zur saP in Auftrag gegeben. Diese wurde dem Kapitel zugrunde gelegt und weitgehend wörtlich zitiert.

### **Beschreibung des betroffenen Landschaftsraums**

Die Ausführungen im landschaftspflegerischen Begleitplan zeigen, dass der Planungsraum östlich von Dinkelsbühl durch eine sehr hohe Raumempfindlichkeit gekennzeichnet ist.

Hinzu kommt die hohe bis sehr hohe landschaftsökologische Bedeutung durch den Übergang vom Offenland in die Waldbereiche der Mutschach. Die Lindenallee, die in den Mutschachwald (Erholungswald laut Wald-funktionsplan) führt, stellt die Hauptverbindungsachse für die siedlungsnaher Erholung dar. Am Rande des Mutschachwaldes liegen die Trinkwasserbrunnen von Dinkelsbühl, die von der Trasse randlich betroffen sind. Ein Brunnenstandort liegt etwa 150m von der Trasse entfernt. Der Mutschachwald ist, wie auch die Täler von Mutschach- und Ölgraben mit Röhrichbeständen Teil eines landschaftlichen Vorbehaltsgebietes (vgl. Staatliches Bauamt 2014: Landschaftspflegerischer Begleitplan, Planfeststellung, Bundesstraße B 25, A 6 / AS Feuchtwangen Nord – Nördlingen, Ortsumgehung Dinkelsbühl, Unterlage 12.1, S. 14).

Der Offenlandbereich beherbergt artenreiche, ökologisch wertvolle Flachlandmähwiesen (u. a. FFH-LRT 6510) und naturnahe Hecken, die Lebensraum europäisch geschützter Arten sind (z. B. der dunkle Wiesenknopf-Ameisenbläuling).

### **Erhebungen von Flora und Fauna**

Der Untersuchungsraum wird im LPB zur Bearbeitung des entstehenden Eingriffes durch die Ortsumgehung auf einen Korridor von 100-700m beidseits der Trasse eingegrenzt (vgl. Staatliches Bauamt 2014: Landschaftspflegerischer Begleitplan, Planfeststellung, Bundesstraße B 25, A 6 / AS Feuchtwangen Nord – Nördlingen, Ortsumgehung Dinkelsbühl, Unterlage 12.1, S. 4).

Hergeleitet wird diese Abgrenzung nicht.

Gängige Praxis ist es einen Korridor von 500m beidseits der Trasse zu untersuchen (vgl. z.B. Bosch + Partner 2009: LBP B38n, Ortsumgehung Mörlenbach, S. 25). Bei sehr empfindlichen Arten, die stark auf die betriebsbedingten Effekte reagieren, kann es erforderlich sein den Untersuchungsraum noch auszuweiten, was arc Grün offenbar auch erkannt hat.

Die Datengrundlagen der Erhebung der Realnutzung und der Biotoptypen durch Luftbilddauswertung, Geländebegehungen im Frühjahr / Sommer / Herbst 2007, ergänzende Begehung im Sommer 2010 / Frühjahr 2014 und faunistische Erfassung (Frühjahr / Sommer / Herbst 2010, Frühjahr 2012) sind zum Teil bereits veraltet, da älter als 5 Jahre bzw. fast so alt (vgl. Staatliches Bauamt 2014: Landschaftspflegerischer Begleitplan, Unterlage 12.1, S. 4).

Bezüglich der Aktualität der Daten ist darauf hinzuweisen, dass nach PLACHTER die Datengrundlagen nicht älter als 5 Jahre sein sollen, sodass einige der genannten Untersuchungen keine ausreichende Datenaktualität mehr aufweisen (vgl. Philipps-Universität, FG Naturschutz Prof. H. Plachter et al 2000: Methodische Standards und Mindestinhalte für naturschutzfachliche Planungen. Teilbeitrag: Integration tierökologischer Daten. AG Fauna. Leitung Dirk Bernotat und Helmut Schlumprecht. F+E-Vorhaben des BMU. S. 46).

Dies haben die Straßenbauverwaltungen der Länder auch bereits erkannt, wie an Veröffentlichungen zu erkennen ist. Die Auffassung von Plachter zur Aktualität der zu verwendenden Daten, entspricht so zum Beispiel auch der Einschätzung der zuständigen Fachabteilung von Straßen NRW (vgl. Anforderungen von Straßen NRW an die Aktualität von Daten: In: Werkstattgespräche Artenschutz, 7.11.2007).

Auch die Rechtsprechung hat diesen Standard akzeptiert (vgl. z.B. das Artenschutzurteil zur A 30 vom 09.08.2008 des BVerwG).

Da die Erhebungen gerichtsfest sein müssen oder aber geeignet sein müssen, den Status-Quo für spätere Erfolgskontrollen zu beschreiben, sind hohe Anforderungen an die Ermittlung der räumlichen Verteilung und relativen Häufigkeit der Arten, ihrer Aktivitätsdichten und Populationsdichten zu stellen. Diese Auffassung vertritt auch das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG):

*„Der individuumsbezogene Ansatz der artenschutzrechtlichen Vorschriften verlangt aber andererseits Ermittlungen, deren Ergebnisse die PF-Behörde in die Lage versetzen, die tatbestandlichen Voraussetzungen der Verbotstatbestände zu überprüfen. Hierfür benötigt sie jedenfalls Daten, denen sich in Bezug auf das Plangebiet die Häufigkeit und Verteilung der geschützten Arten sowie deren Lebensstätten entnehmen lassen. Nur in Kenntnis dieser Fakten kann die PFB beurteilen, ob Verbotstatbestände erfüllt sind.“*

(Vgl. BVerwG, A30-Urteil vom 09.08.2008, Rn 54).

Damit die erzielten Befunde valide sind und die Entwicklung und nicht die methodische Variabilität oder Zufälligkeit abbilden, ist nach HAMPICKE eine präzise Dokumentation der eingesetzten Methodik unverzichtbar. Diese sollte folgende Punkte umfassen:

- Kartografische Darstellung der Probeflächen in einem geeigneten Maßstab (1:1:000-1:5.000)
- Dokumentation der verwendeten Methoden mit allen Detailangaben
- Kalendarische und möglichst auch phänomenologische Darstellung der Erfassungszeiträume
- Anlage einer Vergleichssammlung oder sonstige Dokumentationen, wie Fotos von Arten, die verwechselt werden können
- Dokumentation der Bestimmungshilfen
- Dokumentation der verwendeten Biotop-Kartieranleitungen

- Verzeichnis der Bearbeiter und ggf. weiterer hinzugezogener Fachleute (Vgl. Hampicke et al (2003): Handbuch Naturschutz- und Landschaftspflege, 7. Erg. Lfg, IV – 3, Feld- und Kartiermethoden der Tierökologie, S. 2-4).

Für die Avifauna wurde keine Revierkartierung durchgeführt und für die Fledermäuse wurde kein Netzfang durchgeführt, sodass nicht alle Arten auf Artniveau angesprochen werden konnten und ggf. auch nicht alle Waldfledermausarten erkannt worden sind (vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, Unterlage 12.4, S. 9-12).

Auch hier geben HAMPICKE et al weitere wertvolle Hinweise. Sie weisen darauf hin, dass durch die vom Büro ArcGrün beauftragten Gutachter (MESSLINGER et al) eingesetzte Methode der Fledermauserfassung mittels Detektor bei hochfrequenten Lauten, die einer starken Dämpfung unterliegen und bei Arten mit leisen Rufen, wie Langohrfledermäusen bzw. Bechsteinfledermäusen, eine Arterfassung nur eingeschränkt möglich ist.

Auch erfolgte keine Kontrolle von Schlaf- bzw. Winterquartieren, wozu in der Regel auch gezielte Befragungen der Bevölkerung bzw. von Gebietskennern durchgeführt werden. (Anmerkung: Zwar wird auf S. 7 der speziellen Artenschutzrechtlichen Prüfung angegeben, dass auch Gebietskenner befragt wurden. Ob dabei auch Informationen zu Fledermäusen erhoben wurden erschließt sich jedoch nicht. Denn lediglich bei der Erfassung der Libellen wird angegeben, dass Gebietskenner befragt wurden (vgl. S. 14 der sAP). Im Kapitel Fledermäuse (vgl. S. 15f der sAP) fehlt eine solche Angabe).

Für gebäudenutzende Arten ist dies von besonderer Bedeutung, da dort auch die Fortpflanzungsstätten liegen können. Zwar wird auf die mögliche Existenz von Fortpflanzungskolonien in den Wohngebieten Galgenberg und Schelbuck hingewiesen (vgl. Planungsbüro arc-grün (2014): Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, Unterlage 12.4, S. 22).

Konkret danach gesucht wurde jedoch offensichtlich nicht.

Netzfänge, die in der Regel im Bereich von Waldstandorten durchgeführt werden, ermöglichen für folgende Arten die Artbestimmung, wo die Detektorkartierung als Methode ausscheidet:

- Braunes Langohr / Graues Langohr
- Große / Kleine Bartfledermaus
- Bechsteinfledermaus (wegen der Gefahr der Nichterfassung wegen der leisen Rufe und der Verwechslungsgefahr mit den Bartfledermäusen)

Die Netzfänge können sowohl im Wald wie an Hecken in Jagdhabitaten und an Ausflugsstellen von Quartieren eingesetzt werden (vgl. Hampicke et al 2003: Handbuch Naturschutz- und Landschaftspflege, 7. Erg.Lfg, IV – 3, Feld- und Kartiermethoden der Tierökologie, S. 5).

Netzfänge dienen der Ermittlung des Artenspektrums und bieten den Vorteil, Arten nachzuweisen, die mittels akustischer Methoden z.B. aufgrund ihrer geringen Ruf- lautstärke nur schwer erfassbar sind, wie z.B. Bechsteinfledermaus (*Myotis bechsteinii*) oder Langohrfledermäuse (*Plecotus auritus* und *Plecotus austriacus*), bzw. sich akustisch nicht auf Artniveau trennen lassen, wie die beiden Bartfledermausarten (*Myotis mystacinus* und *Myotis brandtii*).

Besonders wichtig ist, dass nur über Netzfänge Informationen zu Alter, Geschlecht und Reproduktionsstatus der Tiere gewonnen werden können. So können gravide oder laktierende bzw. postlaktierende Weibchen sowie Jungtiere eindeutige Hinweise auf eine Wochenstubengesellschaft der jeweiligen Art im Gebiet geben. Darüber hinaus dient der Netzfang zur Gewinnung von Tieren zur Quartiersuche mittels Telemetrie (vgl. Simon & Widdig 2011: Faunistische Untersuchungen zur St 2240n im Auftrag der Gemeinde Buckenhof, Fachkoordination durch RegioConsult, S. 7).

Obwohl im Anhang 2 der sAP mehrere Wochenstubenquartiere (in der Jugendherberge (Breitflügelfledermaus), im Münster (Großes Mausohr) und in einem Privathaus am nordöstlichen Stadtrand (Braunes Langohr) von Dinkelsbühl sowie in Botzenweiler (Kleine Bartfledermaus) aufgeführt sind, die auf die bayerische Artenschutzkartierung zurückgehen, hat der Vorhabensträger keine Netzfänge durchführen lassen.

Der Bestand der Breitflügelfledermaus wird mit 28, der Kleinen Bartfledermaus mit 31 und der des Braunen Langohrs mit 10 Exemplaren beziffert. Gerade die zahlenmäßig geringe Populationsgröße zeigt, dass bereits einzelne Verluste eine hohe Relevanz bezüglich der Bestandsentwicklung entwickeln können, die bis zur Auslöschung der lokalen Population führen können. Der Populationsumfang des Großen Mausohrs ist nicht bekannt. Dasselbe gilt für die Erhaltungszustände der vorgenannten Arten. Es ist in jedem Fall zu erwarten, dass die Jagdhabitats durch die Osttrasse zerschnitten werden (vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, Unterlage 12.4, S. 181).

Ob die gewonnenen Ergebnisse bei der Batcorder-Erfassung auf Plausibilität geprüft wurden und insbesondere schwierige und naturschutzfachlich relevante Arten manuell nachkontrolliert wurden ist unklar, da dies nur im Bedarfsfall vorgesehen war. Hierzu hätten die „Kriterien für die Wertung von Artnachweisen basierend auf Lautaufnahmen“ der Koordinationsstellen für Fledermausschutz in Bayern angewendet werden müssen (vgl. HAMMER, M. & A. ZAHN 2009: Kriterien für die Wertung von Artnachweisen basierend auf Lautaufnahmen. Koordinationsstelle für Fledermausschutz in Bayern, Erlangen: 16 Seiten).

Bei der Avifauna wurde die kombinierte Transekt- und Punkt-Stopp-Methode angewandt, die keine Angaben zur Dichte der erfassten Brutvögel machen kann. Standard ist hier die flächendeckende Revierkartierung oder zumindest eine Lini-entaxierung (vgl. BVerwG, A30-Urteil vom 09.08.2008, Rn 73).

Die Erfassungen der Zauneidechse erfolgten lediglich mit zwei Begehungen, was nicht dem Standard nach HVA-F-Stb-Fauna für LBP und UVS entspricht. Dort sind 3 Begehungen vorgesehen (vgl. BMVI 2010: Allgemeines Rundschreiben Straßenbau 16/2010 bezüglich HVA F-STB, TVB-Landschaft 2009 – S. 12).

Auch die Erfassung des Tagfalters *Maculinea nausithous* erfolgte mit zwei Begehungen im Juli (vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, Unterlage 12.4, S. 14).

Die Erhebungen von arcGrün sind z.T. mangelbehaftet, da die Nachweise sich auf die Zeit im Juli beschränkt haben, im August und September wurde nicht mehr kartiert, sodass keine Raupen in den Nestern von *Myrmica rubra* gefunden werden konnten (vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, Unterlage 12.4, S. 14).

Das Vorkommen der Wirtsameise ist aber entscheidend dafür, dass die vorgesehenen Flächen zum Ausgleich auch die ökologisch erforderlichen Randbedingungen aufweisen, die der *Maculinea nausithous* benötigt.

Für eine Übersichtskartierung für Tagfalter setzen die technischen Vertragsbedingungen für Landschaftsplanerische Leistungen – TVB Landschaft 2009 des BMVI zwei Begehungen an. Sofern die Kartierung von Probeflächen erforderlich ist, zum Beispiel Mager- und Trockenrasen, wärmeliebende Gebüsche, Waldränder, Moore, blütenreiche extensive Wiesen, feuchte Hochstaudenfluren, Nasswiesen, Saumgesellschaften sind es fünf Begehungen (vgl. BMVI (2010): Allgemeines Rundschreiben Straßenbau 16/2010 bezüglich HVA F-STB, TVB-Landschaft 2009 – S. 12 (FGSV-Verlag Nr. 941)).

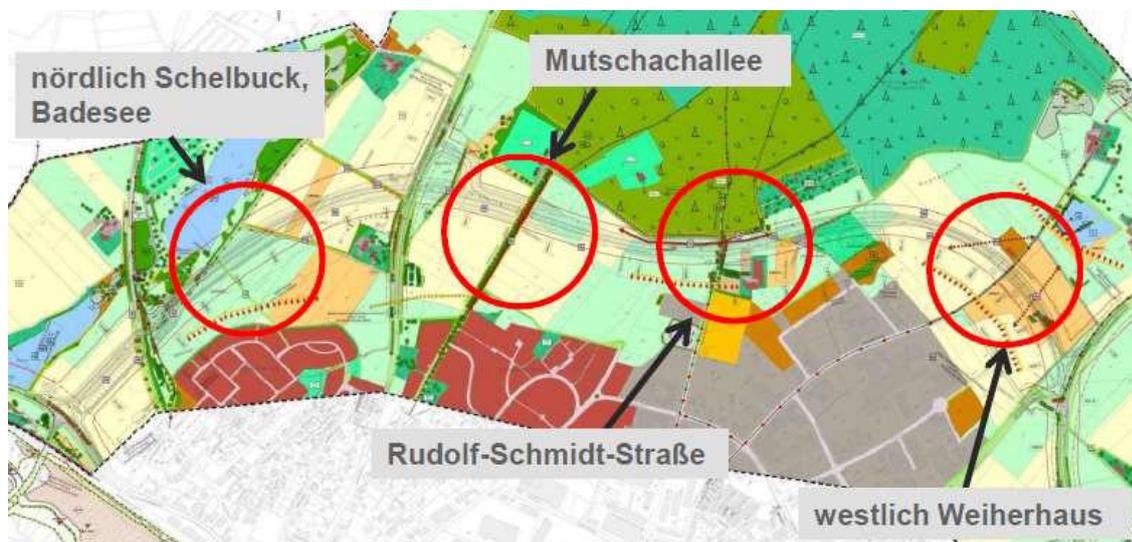
Bei der Tiergruppe der Libellen wurden vom Gutachter drei Begehungen durchgeführt. Auch hier sind nach der TVB Landschaft für eine Standarduntersuchung mehr Begehungen notwendig. Bei der Kartierung von Probeflächen sind 6 Begehungen vorgesehen (vgl. BMVI 2010: Allgemeines Rundschreiben Straßenbau 16/2010 bezüglich HVA F-STB, TVB-Landschaft 2009 – S. 13 (FGSV-Verlag Nr. 941)).

## Konfliktschwerpunkte im LBP

Die im LBP ermittelten Konfliktschwerpunkte (vgl. Staatliches Bauamt 2014: Landschaftspflegerischer Begleitplan, Unterlage 12.1, S. 16f. und Unterlage 12.2) liegen im Bereich:

- des Ölgrabens nördlich Schelbuck (u. a. Ameisenbläuling Konflikt K8)
- am Mutschachwald/Mutschachallee (Überschüttungsbauwerk mit Baumverlusten), Konflikte für Fledermäuse, Laubfrösche, Haselmäuse und weiteren kleinen und mittelgroßen Tierarten entlang der Allee und angrenzend für das Rebhuhn (Konflikt K3, K6, K 13, K 9 am AS ST 2220 westlich und östlich davon)
- im Offenland Konflikte für Feldlerche, Rebhuhn, Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling, Zauneidechse (Konflikt K7, K8, K9, K10 (Bau-km 0+005 bis 0+500, 0+595 bis 0+960, 1+020 bis 1+785, 1+980 bis 2+600, 2+950 bis 3+170))
- Rudolf-Schmidt-Straße, Waldrandanschnitt wegen Dammlage Konflikte für Haselmaus (K 4), Zauneidechse (K10), Fledermäuse (K 11)
- Äcker westlich Weiherhaus Konflikte K1 und K2 (anlagebedingter Verlust), K5 (Beeinträchtigung des Landschaftsbildes), K 7 (Feldlerche) und K 12 (Knoblauchkröte, kleiner Wasserfrosch, Kammolch)

## Abbildung 15: Konfliktschwerpunkte im LBP



Quelle: Staatliches Bauamt, 2015, Präsentation vom 15.1.2015

Dabei treten die einschlägigen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1-3 bei folgenden Arten auf (vgl. Staatliches Bauamt 2014: Landschaftspflegerischer Begleitplan, Unterlage 12.1, S. 23-24):

- Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling
- Rebhuhn und Feldlerche
- Knoblauchkröte
- Zauneidechse

Unverständlich ist es, dass für die Wiesenschafstelze keine Verbotstatbestände angenommen wurden, obwohl im Prüfraum 2010 auf oder in unmittelbarer Nähe der Trassennähe vier Reviere gefunden wurden (vgl. Abb. 17 in der saP).

Aussagen zum Bestand sind ohne weitergehende Erhebungen nicht möglich, sodass eine artenschutzrechtliche Bewertung nicht möglich war (vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, Unterlage 12.4, S. 137).

Da die Art im ungünstigen Erhaltungszustand ist, darf sich der aktuelle Erhaltungszustand nicht verschlechtern. Da dieser aber gar nicht beurteilbar ist laut saP, ist eine abschließende Beurteilung nicht möglich.

Die artenschutzrechtliche Behandlung der vorgenannten Arten erfolgt im Abschnitt Artenschutz.

#### Haselmaus

Die Behandlung der Haselmaus im LBP erfolgt nur rudimentär, indem darauf hingewiesen wird, dass diese im Mutschachwald vorkommt.

Die Bestandserfassung genügt nicht den fachlichen Anforderungen. Der Einschätzung des Fachgutachters, dass für den Eingriffsbereich Vorkommen ausgeschlossen werden können (Meßlinger, Unterlage 12.4, S. 56) kann nicht gefolgt werden.

Es wurden lediglich fünf Gruppen von je fünf Röhren in Hecken und Gebüsch sowie einem Garten auf oder nahe der geplanten Trasse angebracht. In der einschlägigen fachlichen Literatur wird empfohlen wenigstens 50 Röhren in Abständen von ca. 20 m je Untersuchungsfläche auszubringen (Juskaitis/Büchner, 2010, S. 151). Die Röhren wurden erst am 12. Mai 2010 ausgebracht. Haselmäuse nutzen die Röhren aber hauptsächlich im Mai und im August/September. Deshalb wird empfohlen die Röhren bereits im April anzubringen. Ideal sei, so die oben zitierten Autoren, wenn die Röhren die gesamte Saison vom März bis zur letzten Kontrolle im November zur Verfügung stehen. Die Bestandserfassung ist aber auch wegen der offenbar nicht erfolgten regelmäßigen Kontrolle fehlerhaft. Zumindest wird im LBP (S. 8) lediglich ausgeführt, dass die Röhren – bereits am 10.09. – wieder eingesammelt worden sind und der Besiedelungszustand überprüft worden ist. Kontrolliert werden muss jedoch monatlich oder wenigstens alle zwei Monate. Dabei ist sowohl auf die Anwesenheit von Haselmäusen als auch auf Anzeichen für Nestbau, Fraßspuren oder Kost zu achten (a.a.O. S. 151/152). Eine einmalige Überprüfung des „Besiedelungs“-zustandes, reicht ganz offensichtlich nicht aus.

Die Probestellen sind fachlich nicht abgeleitet. Nach der Darstellung in der Unterlage Nr. 12.4, S. 8 befinden sich die Probestellen nicht am Waldrand des Mutschachwaldes, wo ein Haselmausvorkommen vermutet wird. Es kann jedoch vermutet werden, dass

Eine Bestandserhebung innerhalb der letzten 5 Jahre reicht für den Nachweis bzw. den Nichtnachweis der Haselmaus im Untersuchungsgebiet nicht aus, insbesondere dann nicht, wenn – wie in den Planfeststellungsunterlagen dargelegt ist – in dem angrenzenden Waldgebiet mit einem Vorkommen gerechnet wird. Die Haselmaus kennzeichnet sich durch eine geringe Populationsdichte und ein geringes Reproduktionspotential aus, weshalb jeder Eingriff in einen potenziellen Lebensraum zu erheblichen Auswirkungen auf die Population führen kann. Dass die Trasse ein Lebensraum der Haselmaus ist, wird im Erläuterungsbericht bei den

Umweltauswirkungen zum Schutzgut Tiere ausgeführt: „Störung von Funktionsbeziehungen gemeinschaftlich geschützter Tierarten, (...Hauselmaus) zwischen Mutschachwald und Stadtgebiet mit Unterbrechung der Leitstruktur Mutschachallee (S. 38).“

Der Eintritt der Verbotstatbestände kann somit nicht sicher ausgeschlossen werden. Die durchgeführten Erhebungen konnten keinen Nachweis erbringen, dies bedeutet aber nicht, dass die Art sicher ausgeschlossen werden kann (vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, Unterlage 12.4, S. 8).

Der Gutachter kommt zu dem Schluss, dass negative Einflüsse auf die Haselmauspopulation nicht auszuschließen sind (S. 57, Ziffer 2.2, Unterlage 12.4). Obwohl der Gutachter angibt, dass keine Aussage zum Erhaltungszustand der Population gemacht werden kann, gelangt er zu der fachlichen Einschätzung, dass „eine ... Verschlechterung des Erhaltungszustandes ... äußerst unwahrscheinlich“ sei. Eine fachliche Einschätzung ist jedoch nicht möglich, wenn der Erhaltungszustand nicht ermittelt worden ist.

Der Gutachter gibt an, dass die Lindenallee am Mutschachweg als Korridor zwischen Mutschachwald und Gehölzbeständen im bebauten Bereich fungieren könnte. Baubedingte Verluste könnten nicht ausgeschlossen werden. Allerdings könnte das Tötungsverbot dadurch ausgeschlossen werden, dass der Einschlag außerhalb der Aktivitätszeit von Haselmäusen erfolge. Sollte die Haselmaus die Lindenalle als Korridor – oder aber auch als sonstigen Lebensraum – nutzen, was nicht näher untersucht worden ist, kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Haselmaus dort auch überwintert. Haselmäuse überwintern normalerweise in einem kugelförmigen Nest aus Blättern und/oder Gras an der Bodenoberfläche (Juskaitis/Büchner, 2010, S. 42). Es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass baubedingt Ruhestätten der Haselmaus zerstört werden.

## **Artenschutz**

### **Artenschutzrechtliche Grundsätze**

Zu prüfen ist, ob alle Vogelarten bearbeitet wurden, und ob unbearbeitete artenschutzrechtliche Konflikte mit Verbotstatbeständen bei den verbreiteten Arten je Individuum gegeben sind. Es ist nicht ausreichend allein die planungsrelevanten Arten zu bearbeiten.

Nach der Darstellung im LBP wurden offenbar nur die planungsrelevanten Arten bearbeitet, sodass die europäischen Vogelarten, die nicht als planungsrelevant eingestuft sind, artenschutzrechtlich nicht bearbeitet und bewertet worden sind (vgl. Staatliches Bauamt 2014: Landschaftspflegerischer Begleitplan, Unterlage 12.1, S. 7 sowie Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, Tab. 5, S. 25, Tab. 10, S. 126 und Tab. 14, S. 150. In Tabelle 14 sind nicht alle Vogelarten, die kartiert wurden aufgeführt).

Bezüglich der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände ist vorab zu bemerken, dass es nicht zulässig ist, deren Vorliegen pauschal zu verneinen, nur um die artenschutzrechtliche Ausnahmeprüfung zu umgehen.

Bei den Verbotstatbeständen des § 44 Abs. I Nr. 1 und 3 BNatSchG ist zunächst zu bedenken, dass es sich nach ständiger Rechtsprechung um individuenbezo-

gene Verbotstatbestände handelt. Das heißt, beim Verbotstatbestand des Tötungsverbotes kommt es darauf an, ob das Tötungsrisiko auch nur für ein einzelnes Exemplar einer Art signifikant gesteigert wird. Es spielt keine Rolle, ob das betroffene Exemplar einer seltenen oder häufigen Art angehört. Dasselbe gilt für das Zerstörungsverbot. Jede individuelle Lebensstätte einer Art ist zu betrachten und im Falle der Zerstörung oder Beschädigung tatbestandsrelevant.

Zum Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG zählt auch das Fangverbot. Es ist erfüllt, wenn Vögel, Haselmäuse oder Fledermäuse vor der Fällung einem Baum entnommen werden oder vor der Baufeldfreimachung zur Umsiedlung eingefangen werden. Die entsprechenden Verbotstatbestände hätten daher als erfüllt angesehen werden müssen.

Das BVerwG hat im Freibergurteil vom 14.07.2011 (Vgl. AZ 9 A 12.10) klargestellt, dass für Exemplare einer Art, die beim Abfangen vor der Baufeldräumung nicht gefunden werden können und daher unvermeidlich getötet werden, der Verbotstatbestand der Tötung des §44 Abs. 1 Nr. BNatSchG erfüllt ist. § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG ist insoweit einschränkend auszulegen.

Dies gilt hier z. B. für die tief in kleinen Baumspalten versteckt lebenden und in der Regel nicht vollständig auffindbaren Fledermäuse, die Zauneidechse, die Haselmaus (vgl. Staatliches Bauamt 2014: Landschaftspflegerischer Begleitplan, Unterlage 12.1, S. 7, wo ein Vorkommen der Haselmaus im Mutschachwald vermutet wird) und den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling, dessen Abfang mit einer Fangaktion in der Regel nicht vollständig gelingt. Die nachtaktive Knoblauchkröte versteckt sich am Tage in selbst gegrabenen Löchern. Das bietet gleichzeitigen Schutz vor Feinden und vor der Austrocknung, sodass der Abfang ebenfalls als schwierig einzustufen ist (vgl. Artenporträt des WWF, 2008).

Hinsichtlich der Frage der Verbotstatbestände bei den Fledermäusen ist festzustellen, dass diese mangels durchgeführter Netzfänge und Telemetrie nicht abschließend beurteilt werden können. Fledermausrouten wurden offenbar nicht erfasst. Im Konfliktplan des LBP sind nur Austauschbeziehungen und Wechselbeziehungen an der Mutschachallee und der Rudolf-Schmidt-Straße am Mutschachwald schematisch dargestellt.

Formulierungen, wie „*der Trassenverlauf greift in potenziell geeignete Quartierlebensräume ein*“, zeigen die Unsicherheit des Gutachters in seiner artenschutzrechtlichen Bewertung (vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, S. 60 (Abendsegler), S. 65 (Braunes Langohr), S. 72 (Myotis natterii), 82 (Myotis myotis), 86 (Nyctalus leisleri), 89 (Barbastella barbastellus), 97 (pipistrellus nathusii), 100 (Myotis daubentonii)).

Dies zeigt auch die Bearbeitung der Mopsfledermaus, der Mückenfledermaus und der Zweifarbfledermaus, die im Prüfraum nicht nachgewiesen wurden (vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, S. 88ff, 91ff, 103ff).

Durch Rodungsarbeiten ist insbesondere der Kleine Abendsegler gefährdet, zumal die Abendsegler oft in vom Erdboden abgewandten Baumhöhlen sitzen. Daher ist vor Baufeldfreimachung eine endoskopische Untersuchung notwendig, was die Planung ebenfalls nicht beachtet hat. Dies hat der artenschutzrechtliche Fachbeitrag nicht hinreichend beachtet.

## **Brutvögel**

Auch die Tabelle 14 im saP ist unvollständig (vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, S. 150).

So wurden die Schwarzdrossel, die Bachstelze, Bergfink, Blässhuhn, Blaumeise, Braunkelchen, Buchfink, Buntspecht, Eichelhäher, Elster, Erlenzeisig, Fitis, Gartenbaumläufer, Gartengrasmücke, Gelbspötter, Gimpel, Girlitz, Goldammer, Graugans, Graureiher, Grauschnäpper, Grünling, Hausrotschwanz, Haussperling, Heckenbraunelle, Höckerschwan, Höckerschwan, Kernbeißer, Klappergrasmücke, Kleiber, Kohlmeise, Mauersegler, Mehlschwalbe, Misteldrossel, Mönchsgrasmücke, Rabenkrähe, Reiherente, Ringeltaube, Rohrammer, Rotkelchen, Rotmilan, Rotschenkel, Schwanzmeise, Silberreiher, Singdrossel, Sommergoldhähnchen, Star, Stieglitz, Stockente, Sumpfmeise, Sumpfrohrsänger, Tafelente, Tannenmeise, Teichrohrsänger, Türkentaube, Wacholderdrossel, Waldbaumläufer, Waldlaubsänger, Wiesenpieper, Zaunkönig, Zilpzalp nicht bewertet (vgl. Tab. 5 in der saP).

Die individuenbezogenen Verbotstatbestände können nicht bei häufigen (angeblich nicht planungsrelevanten) Arten mit der Begründung ausgeblendet werden, dass sie häufig auftreten. Durch die Ausblendung entsteht ein systematischer Fehler der artenschutzrechtlichen Prüfung (vgl. hierzu die Hinweise zur Aufstellung der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzfachlichen Prüfung der Obersten Baubehörde Bayern, 2015, S. 3 auf Art. 1 VS-RL).

Das wird im Folgenden am Beispiel der Brutvögel deutlich gemacht.

Brutvögel leben in relativ fest abgegrenzten Revieren. Die Reviere sind gegenüber anderen Paaren der Art klar abgegrenzt und verschieben sich kaum. Im Wirkungsbereich eines Projektes ist davon auszugehen, dass es ein festes Netz von Brutvogelrevieren gibt. Die Lage der Reviere wurde im Rahmen einer Transektkartierung ohne Erfassung der exakten Lage der Brutreviere ermittelt. Es wurden nur für die sogenannten planungsrelevanten Vogelarten Reviere in Luftbildkarten eingezeichnet.

*„Reviernachweise wertgebender und planungsrelevanter Arten wurden in Luftbildkopien eingezeichnet und alle Arten incl. der Gastvogelarten quantitativ pro Transekt aufgenommen.*

(Vgl. AFB B25n, 2014, S. 12).

Dies ist aus folgenden Gründen methodisch nicht zulässig:

Sofern ein Brutvogelrevier durch das Vorhaben nicht gänzlich zerstört wird – dies ist nur der Fall, wenn die Trasse das Revierzentrum trifft oder wenn eine Baumhöhle beseitigt wird – bleiben die vorhandenen Reviere auch nach dem Bau besetzt. Die Reviere werden dann aber von der Trasse zerschnitten. Ein Ausweichen kann nicht erfolgen, weil die Nachbarreviere in der Regel schon besetzt sind. Da die Nahrungsflüge z.B. der Fledermäuse und Vogelarten die Trasse kreuzen, besteht für die Vögel ein signifikant gesteigertes Kollisionsrisiko im Sinne der A30 Entscheidung des BVerwG vom 09.07.2008.

Daher können die Tötungsverbote nur dann sachgerecht erfasst werden, wenn sämtliche Brutvogelreviere im Wirkungsbereich der Trasse kartiert worden sind.

Für die Störung der Brutvögel durch Lärm infolge des Betriebes der Trasse gibt es ein anerkanntes Bewertungsschema von Mierwald (2010). Erfasst werden verschiedene Lärmbänder entlang der Trasse in Stufen von jeweils 100 m Breite. Hier ist ebenfalls darauf hinzuweisen, dass die gestörten Brutvögel in der Regel standorttreu sind, so dass die Störung tatsächlich stattfindet. Der Verbotstatbestand der Störung tritt also ein, sofern er Auswirkungen auf die lokale Population entfaltet. Dies gilt wiederum für sämtliche Brutvogelarten, ganz gleich ob diese selten oder häufig sind.

Die Erfüllung des Verbotstatbestandes des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG kann bei den häufigen Brutvogelarten nicht pauschal verneint werden, weil dieser Tatbestand als zusätzliches Tatbestandsmerkmal eine Verschlechterung der lokalen Population voraussetzt. Eine störungsbedingte Reduzierung des Reproduktionserfolges führt in aller Regel regelmäßig zu einer Verschlechterung der lokalen Population. Um allerdings überhaupt eine Bewertung durchführen zu können, muss der Zustand der lokalen Population und ihre Größe ermittelt worden sein, denn nur dann kann die Verschlechterung der lokalen Population beurteilt werden.

Auch der individuumsbezogene Tatbestand des Zerstörungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) wurde für die häufigen Vogelarten nicht geprüft. Soweit ein Revier durch den Trassenbau z. B. an der Mutschachallee gänzlich zerstört wird, ist auch das Zerstörungsverbot erfüllt. Daher hätte der Bearbeiter des Artenschutzbeitrages dies bei allen Brutvogelarten prüfen müssen.

Denn bei den häufigen Arten ist in aller Regel davon auszugehen, dass die benachbarten Reviere bereits besetzt sind, so dass ein Ausweichen nicht möglich ist. Dies gilt vor allem bei den hier zum Teil betroffenen waldbewohnenden Brutvogelarten in der Mutschach. Schließlich sind hier auch keine CEF-Maßnahmen im Sinne des § 44 Abs. 5 S. 3 BNatSchG vorgesehen und auch gar nicht möglich. Denn CEF-Maßnahmen müssen bei Realisierung des Vorhabens einsatzbereit sein. Die Schaffung neuer Waldlebensräume nimmt jedoch sehr lange Zeiträume in Anspruch.

Insofern hat der Vorhabenträger entgegen seiner Auffassung nicht die Datenlage zur Verfügung, die nach Lage der Dinge notwendig ist, um eine abschließende artenschutzrechtliche Bewertung vornehmen zu können (vgl. nachfolgendes Zitat).

*„Der individuumsbezogene Ansatz der artenschutzrechtlichen Vorschriften verlangt aber andererseits Ermittlungen, deren Ergebnisse die Planfeststellungsbehörde in die Lage versetzen, die tatbestandlichen Voraussetzungen der Verbotstatbestände zu überprüfen. Hierfür werden jedenfalls Daten benötigt, denen sich in Bezug auf das Plangebiet die Häufigkeit und Verteilung der geschützten Arten sowie deren Lebensstätten entnehmen lassen. Nur in Kenntnis dieser Fakten kann beurteilt werden, ob Verbotstatbestände erfüllt werden.“*

(Vgl. Urteil des BVerwG vom 09.07.2008, Rn 54).

Dieser Passus verdeutlicht, dass auch für die nicht gefährdeten Vogelarten die Verbotstatbestände zu prüfen sind.

## **Zauneidechse**

Für die Zauneidechse liegt ein fehlerhaftes Artenschutzprüfprotokoll vor, da zwar der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 zuerkannt wird (Tötungsverbot ist

erfüllt) (vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, S. 111).

Damit entspricht das Vorgehen nicht den Hinweisen der Obersten Baubehörde vom 19.1.2015, in denen auf das Freibergurteil vom 14.07.2011 hingewiesen wird (vgl. Oberste Baubehörde Bayern 2015: Hinweise zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP), S. 11).

Damit sind im Falle der Zauneidechse die Ausnahmevoraussetzungen nach § 45 Abs. 7 bzw. Art. 16 FFH-RL zu prüfen, was der Vorhabenträger fehlerhaft unterlassen hat.

Danach darf eine Ausnahme nur zugelassen werden, *„wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Artikel 16 Absatz 1 der Richtlinie 92/43/EWG weiter gehende Anforderungen enthält. Artikel 16 Absatz 3 der Richtlinie 92/43/EWG und Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie 2009/147/EG sind zu beachten.“* (Vgl. § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG. *„Auch die Tatsache eines ungünstigen Erhaltungszustandes stellt somit für die Genehmigungsbehörde kein unüberwindbares Zulassungshindernis dar, sondern erfordert, dass sie sich ein umfassendes Bild über die Auswirkungen der Ausnahmegewährung auf den Erhaltungszustand der betroffenen Art macht und sich der Erhaltungszustand im Endergebnis jedenfalls nicht weiter verschlechtern wird“*, was hier nicht erfolgt ist).

Die Anhang der speziellen artenschutzrechtliche Prüfung unter dem Gliederungspunkt 8.1 „Keine Alternative aus artenschutzrechtlicher Sicht“ ausgeführten Überlegungen stellen keine artenschutzrechtliche Alternativenprüfung im Rechtsinne dar (Vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, S. 148).

Die Aussage, wonach *„Anderweitig zumutbare Umfahrungsalternativen (Standort- und technische Alternativen), die zu einer geringeren Betroffenheit gemeinschaftsrechtlich geschützter Tier und Pflanzenarten führen würden, sind aus Sicht des Vorhabensträgers nicht vorhanden“* (vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, S. 151) ist als falsch zurück zu weisen (vgl. Bedarfsplan 2004, Projektdossier des BVWP 2003 zur Ortsumfahrung Dinkelsbühl).

Obwohl zwei Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen werden, wird das Fangverbot für die Zauneidechse eingestanden (vgl. LPB, S. 22). Es werden keine CEF-Maßnahmen vorgesehen und trotzdem die Ausnahmevoraussetzungen als gegeben angenommen. Dies ist nicht nachvollziehbar. Als Maßnahmen sind lediglich vorgesehen:

- *„V5: Eidechsenfreundliche Gestaltung von neuen Straßenböschungen und Straßenbegleitflächen (besonnt, lockerer Boden, vegetationsarm durch mindestens partiellen Humusverzicht)*
- *V6, V9: Eidechsenfreundliche Gestaltung möglichst aller Unterführungen, Durchlässe und Kleintiertunnels (trocken, teilweise unbefestigt, lückige Vegetation mit Verstecken in Form von Steinen, Baumteilen etc.)“*

(Vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, S. 110).

Da zu den Baumhöhlenquartieren lediglich eine Potenzialabschätzung (vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, Unterlage 12.4, S. 12) stattgefunden hat, kann die tatsächliche Betroffenheit einzelner Arten,

z. B. der Haselmaus (vgl. beispielsweise Bosch + Partner 2010: Artenschutzfachbeitrag zur A49, 2010, S. 47) und auch der baumhöhlenbewohnenden Arten der Fledermäuse nicht beurteilt werden.

### **Vermeidungsmaßnahme V7, G6**

Für zahlreiche Tierarten werden die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände verneint, weil die Lindenallee am Mutschachweg „erhalten“ werden soll (vgl. S. 43, Unterlage 12.4.). Zu Recht wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Trasse an dieser Stelle aufgrund der topografischen Verhältnisse im Einschnitt verläuft und daher eine teilweise Rodung der Allee im Querungsbereich unumgänglich ist. Dabei wurde vom Gutachter die Bedeutung der Lindenallee hervorgehoben: „Die Allee besitzt nach den vorliegenden Ergebnissen eine herausragende Verbindungs- und Leitstruktur für mehrere Fledermausarten. ... Eine Korridorfunktion besteht potenziell auch für andere Säugetiere sowie für Amphibien und Vögel (S. 43, Unterlage 12.4).“

Trotz dieser enorm wichtigen Bedeutung, darf jedoch nicht außer Betracht bleiben, dass die Lindenallee auf einer in den Unterlagen nicht explizit genannten Länge, gerodet werden muss.

Der Gutachter stellt dar, dass eine zeitliche Lücke zwischen der Rodung und der Wiederherstellung „auszuschließen“ sei. Es wird daher vorgeschlagen, entsprechend große Bäume zu pflanzen. Damit kann aber eine „zeitliche Lücke“ nicht ausgeschlossen werden. Vielmehr muss für das Brückenbauwerk erst gerodet werden, so dass für zahlreiche Tierarten die Bedeutung der Allee für geraume Zeit – die in den Unterlagen nicht angegeben wird – verloren geht. In dem Kapitel „Durchführung der Baumaßnahme“ (Erläuterungsbericht, S. 80) wird ausgeführt, dass für die Dauer der Errichtung dieses überschütteten Gewölbes der Mutschachweg unterbrochen werden muss. Während der landwirtschaftliche Verkehr, die Fußgänger und die Radfahrer umgeleitet werden, wird dies sicherlich nicht für Fledermäuse, Haselmaus und Amphibien gelten. Die artenschutzrechtlichen Tatbestände sind daher insbesondere für die Bauphase zu bejahen. Aufgrund einer sicherlich mehrere Monate andauernden Unterbrechung des äußerst bedeutsamen ökologischen Korridors ist nicht gewährleistet, dass die Funktion zeitgleich mit dem Eingriff besteht. Daher kann diese Maßnahme nicht als Vermeidungsmaßnahme begriffen werden.

### **Knoblauchkröte und Laubfrosch**

Auch bei der Knoblauchkröte ist das Tötungsverbot erfüllt (vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, S. 116).

Zur vorgesehenen CEF-Maßnahme fehlen konkrete Angaben hinsichtlich des erforderlichen zeitlichen Vorlaufs der Maßnahme (vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, S. 48 und 115), der weder im LBP noch in der saP präzisiert wird (vgl. Staatliches Bauamt 2014: Landschaftspflegerischer Begleitplan, Unterlage 12.1, S. 28).

Es wird lediglich ausgeführt, dass *„diese Flächen deutlich vor Beginn des Straßenneubaus zur Verfügung stehen sollen, um rechtzeitig ihre Wirksamkeit erlangen zu können.“*

(Vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, S. 48).

Auf dem Maßnahmenplan (Unterlage 12.3) wird unter vA1 ausgeführt, dass die Maßnahme 2 Jahre vor Baubeginn durchgeführt werden soll. Ob sie dann funktionsfähig ist und von der Art angenommen wird ist offen, und muss zunächst durch eine Erfolgskontrolle, die bisher nicht vorgesehen ist, nachgewiesen werden. Der Pflegeplan liegt noch nicht vor.

Die wenigen Nachweise der Knoblauchkröte (9 Exemplare) verteilt auf mehrere Eimer (2, 5, 10, 18, 20, 23, 27 und 29) zeigen den fragilen Bestand der Population, sodass jeder Eingriff zur Löschung des Bestandes führen kann (vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, S. 187-188, Anhang 3).

### **Abbildung 16: Nachweise der Knoblauchkröte**



Quelle: arcGrün, sAP, 2014, S. 190

Auch beim Laubfrosch wird in der speziellen Artenschutzrechtlichen Prüfung angegeben, dass das Tötungsverbot erfüllt ist. Trotzdem werden keine CEF-Maßnahmen für notwendig gehalten (vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, S. 119).

Auch für den Laubfrosch ist die Notwendigkeit eines Ausnahmeverfahrens wahrscheinlich.

### **Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling**

Für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling stellt die sAP fest, dass aufgrund des Eintritts der Verbote des § 44 eine Ausnahme beantragt werden muss.

Die Art wurde mit ihrem Schwerpunkt direkt auf der Trasse nachgewiesen (17 Exemplare im Bereich der Kreuzung der Trasse mit der St 2220, 5 Exemplare auf der Zufahrt zum Wohnmobilstellplatz) (vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, S.34).

Wie die Vergrämung der Art erfolgen soll, wird in der saP nicht dargestellt, dort wird nur eine wirksame Absperrung nicht benötigter Straßenrandbereiche genannt (Maßnahme S 2) (vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, S. 47).

Erforderlich wäre es, die Art im gesamten Trassenbereich abzufangen und ggf. auf geeignete Flächen umzusiedeln.

Ob die wechselfeuchten, nahe der Froschmühle gelegenen Ersatzflächen ein ausreichendes Vorkommen der Wirtsameise *Myrmica rubra* beherbergen, wurde offensichtlich nicht untersucht, sodass die Eignung der Fläche als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme (CEF-Maßnahme) derzeit naturschutzfachlich nicht beurteilt werden kann. Das alleinige Vorkommen des Wiesenknopfes (*Sanguisorba officinalis*) ist nicht als ausreichend zu betrachten.

Von besonderer Bedeutung ist die Einstufung U1 (ungünstiger Erhaltungszustand) für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling. Dies bedeutet, dass ohnehin ein Verbesserungsgebot hin zum günstigen Erhaltungszustand gegeben ist, und daher keinesfalls Verschlechterungen des Erhaltungszustandes der Art hinnehmbar sind (vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, S. 52, Tab. 9 und Art. 1 der FFH-RL).

Damit dies aber beurteilbar ist, muss die Größe der lokalen Population ermittelt werden. Denn nur dann kann beurteilt werden, was der Verlust des lokalen Schwerpunktes an der St 2220 bedeutet. Die lokale Population wird von arcGrün auf das Gebiet der Stadt Dinkelsbühl begrenzt (vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, S. 122).

Die Erhebungsergebnisse zeigen nicht, dass der Umfang der lokalen Population genau bestimmt wurde. Die Formulierung:

*„Die Vorkommen der Art im Stadtgebiet von Dinkelsbühl werden als lokale Population definiert. 2010 gelangen Nachweise an insgesamt sechs, 2012/13 an mehreren zusätzlichen Stellen. Hiervon liegt ein Fundpunkt an der Straße Richtung Dürrwangen direkt auf der Plantrasse. Im Nahbereich der geplanten Trasse ist dies aktuell der Bereich mit der dichtesten Besiedlung. Im Falle einer Überbauung wären Kompensationsmaßnahmen erforderlich, da eine große Bedeutung des Bereiches für die lokale Population nach derzeitigem Wissensstand nicht ausgeschlossen werden kann.“*

(Vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, S. 122).

verdeutlicht, dass die lokale Population stark gefährdet ist.

ArcGrün geht davon aus, dass der für die lokale Population sehr bedeutsame Bereich an der Dürrwanger Straße bau- und anlagenbedingt vollständig verloren geht. Da die Erhebungen zudem teilweise bereits 2010 durchgeführt wurden, besteht Aktualisierungsbedarf.

Der Zustand der Population wird mit mittel bis schlecht (Stufe C) eingestuft (vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, S. 122).

Diese Einstufung zeigt die hohe Gefährdung der lokalen Population durch die Ostumfahrung.

Die Flächengröße der vorgesehenen CEF-Maßnahme vA2 ist mit 0,2 ha (2.000 m<sup>2</sup>) sehr klein gewählt (vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, S. 123).

Die Gesamtfläche für eine über 30 Jahre überlebensfähige Metapopulation liegt nach Angaben des Maculinea-Experten SETTELE bei etwa 0,5 ha (vgl. SETTELE et al. 1999: Die Tagfalter Deutschlands). Andere Autoren gehen sogar von 4 ha aus (vgl. PAN PARTNERSCHAFT 2003: Übersicht zur Abschätzung von Minimumarealen für Tierpopulationen in Bayern).

Die Größe, der mit der Maßnahme V4 vorgesehenen zusätzlichen Flächen an Böschungen und Straßennebenflächen (vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, S. 123) wird weder in der sAP noch im Maßnahmenplan Unterlage 12.3 genannt, sodass nicht geklärt ist, ob die 0,5 ha-Grenze nach SETTELE erreicht werden kann.

Zu den in der sAP vorgesehenen Erfolgskontrollen für die Maßnahmen vA2 und V4 gibt es keine Zeitangaben (vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, S. 123).

Im Maßnahmenplan (Unterlage 12.3) steht bei der Maßnahme vA2, dass eine Erfolgskontrolle vor Baubeginn erfolgen muss. Auch das verdeutlicht, dass der Vorhabenträger offenbar davon ausgeht, dass 2.000 m<sup>2</sup> Fläche ausreichend sind (vgl. hierzu abweichende Flächenangabe in Abb. 11) (vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, S. 123).

Dieser Einschätzung muss widersprochen werden. In diesem Zusammenhang muss auch darauf hingewiesen, dass die Eignung der Fläche aufgrund ihrer Entfernung vom Eingriffsort und des schlechten Erhaltungszustandes der lokalen Population angezweifelt werden muss.

Warum in der sAP zwar das Tötungsverbot als erfüllt angesehen wird, nicht aber das Störungsverbot, ist nicht plausibel (vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, S. 122, 123). Zumal auch für den Ameisenbläuling das Kollisionsrisiko durch die Ostumfahrung signifikant zunimmt, sofern keine ausreichenden Schadensbegrenzungsmaßnahmen ergriffen werden.

Nach den Angaben im Artenprüfbogen gelangen 2010 Nachweise nur an sechs Stellen, 2012/2013 an mehreren zusätzlichen Stellen (vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, S. 122).

Die Trassenführung wird also den wichtigsten Teilbestand im Prüfraum vernichten, sodass eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes droht, der bereits ungünstig eingestuft wird.

Der Gutachter führt zur Prüfung der Wahrung des günstigen Erhaltungszustandes als Ausnahmevoraussetzung folgendes aus:

*„Über den aktuellen Bestand der Art im Prüfraum und im FFH-Gebiet Wörnitztal liegen nach gezielten, flächendeckenden Untersuchungen gute Daten vor. Diese*

*belegen über das betroffene Vorkommen hinaus in erreichbarer Entfernung mehrere, teils deutlich größere Vorkommen, vor allem entlang des Wörnitztales. Da diese auch auf jüngeren Brachflächen zu finden sind ist davon auszugehen, dass die Art im Bezugsraum ausreichend häufig ist, um neu entstandene Habitats (z. B. Kompensationsflächen) relativ schnell zu finden und zu kolonisieren. Die zu erwartenden Habitat- und Individuenverluste werden deshalb bezüglich ihrer Auswirkungen auf die lokale Population als noch verkraftbar eingestuft. Aus gutachterlicher Sicht wirkt sich die Gewährung einer Ausnahme nicht negativ auf den Erhaltungszustand aus, sofern die geplanten Kompensationsmaßnahmen durchgeführt werden.“*

(Vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, S. 124).

Die Datenlage zum Maculinea-Bestand im Prüfraum und im FFH-Gebiet Wörnitztal ist in den Planunterlagen nicht aufgearbeitet. Es muss dargestellt werden, in welcher Häufigkeit und in welcher Entfernung die Vorkommen vorhanden sind. Die Wanderungstendenzen des Tagfalters sind in der Regel sehr gering. Hinzu kommt, dass nicht ausgeschlossen werden kann, dass die vorgesehene CEF-Maßnahme an der Wörnitzau durch Tiere des FFH-Gebiets belegt wird. Es muss aber sichergestellt sein, dass die beeinträchtigten Ameisenbläulinge im Trassenbereich einen neuen Lebensraum finden. Wenn dieser bereits belegt ist, ist die CEF-Maßnahme nicht geeignet den Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1-3 zu vermeiden, mit der Folge, dass ein Ausnahmeverfahren notwendig wird. Die Schlussfolgerungen im Artenprüfbogen, die Gewährung einer Ausnahme führt zu

- *„keiner, im Endergebnis weiteren Verschlechterung des jetzigen ungünstigen Erhaltungszustandes der Populationen*
- *keiner Behinderung der Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands“*

(Vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, S. 124) sind daher falsch.

Der Vorhabensträger gibt in der sAP nicht an, dass die CEF-Maßnahmen bei Eingriffsbeginn funktionsfähig sein müssen.

Die dort genannte Formulierung: „Erfolgskontrolle der Maßnahmen“ (vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, S. 122) ist nicht präzise genug.

Dabei geht es nicht um die Vorabgenehmigung von CEF-Maßnahmen, sondern um die Fertigstellung und Funktionskontrolle vor Baubeginn. Nur bei Annahme der Ersatzfläche durch den Ameisenbläuling wird der Verbotstatbestand nicht erfüllt. Der Leitfaden geht davon aus, dass der Nachweis der Wirksamkeit eindeutig zu führen ist (vgl. nachfolgendes Zitat):

*(74) „Zunächst müssen sie den Charakter von schadensbegrenzenden Maßnahmen haben, d. h. durch eine Reihe von vorbeugenden Maßnahmen auf eine Minimierung, wenn nicht gar die Beseitigung der negativen Auswirkungen einer Tätigkeit abzielen. Sie können jedoch noch weiter gehen und Maßnahmen einbeziehen, die aktiv zur Verbesserung oder zum Management einer bestimmten Fortpflanzungs-/Ruhestätte beitragen, so dass es zu keinem Zeitpunkt zu einer Reduzierung oder einem Verlust der ökologischen Funktionalität dieser Stätte kommt. Diese Maßnahmen können z. B. die Erweiterung der Stätte oder die Schaffung neuer Habitats innerhalb oder in direkter funktioneller Verbindung zu einer Fort-*

*pflanzungs- oder Ruhestätte umfassen, wodurch der potenzielle Verlust von Teilen oder Funktionen der Stätte ausgeglichen werden soll. Die ökologische Funktion dieser Maßnahmen für die betreffenden Arten müsste selbstverständlich eindeutig nachgewiesen werden. [...]*

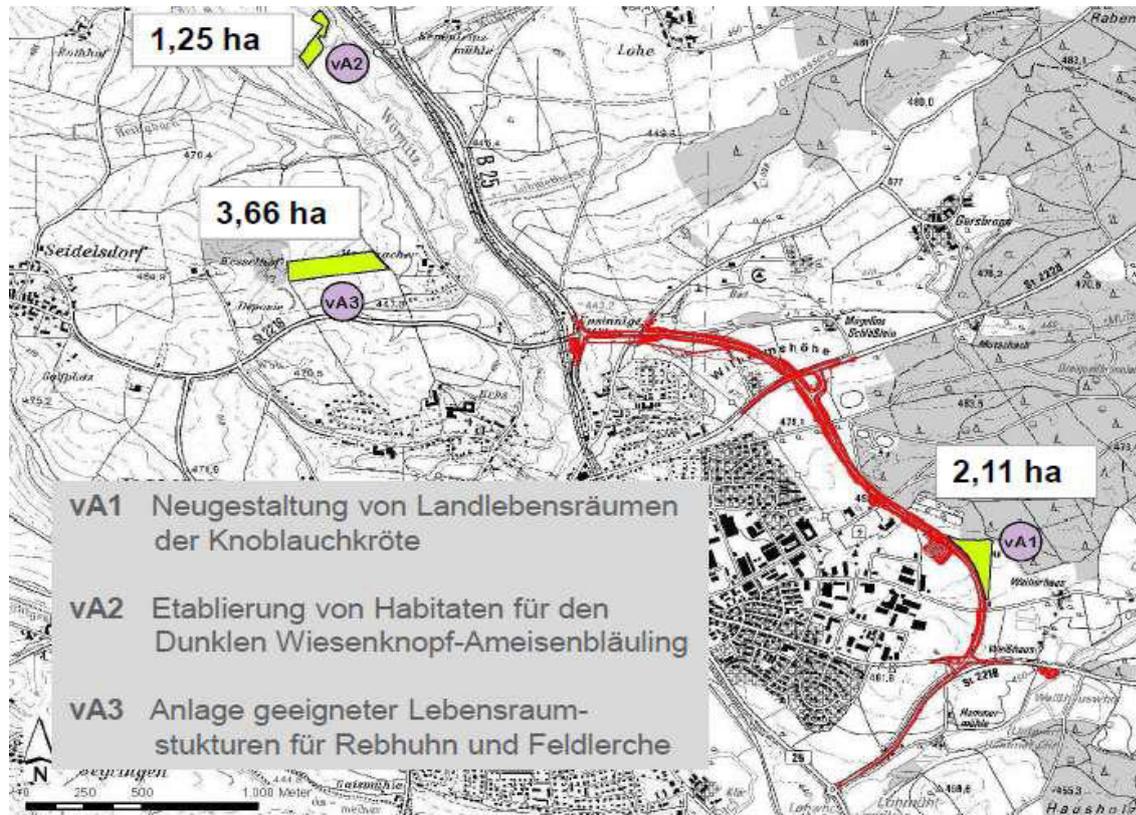
*(76) Gemäß dem Vorsorgeprinzip erfüllen Maßnahmen, die die kontinuierliche ökologische Funktionalität einer Stätte nicht gewährleisten, nicht die Anforderungen von Artikel 12 Absatz 1 Buchstabe d). Die Maßnahmen müssen mit großer Sicherheit ausreichen, um Beschädigungen oder Zerstörungen zu vermeiden. Die Beurteilung der Erfolgsaussichten muss sich auf objektive Informationen stützen und den Besonderheiten und spezifischen Umweltbedingungen der betreffenden Stätte Rechnung tragen. Darüber hinaus ist bei der Durchführung von funktionserhaltenden Maßnahmen der Erhaltungszustand der betreffenden Art zu berücksichtigen. So muss beispielsweise bei seltenen Arten mit einem ungünstigen Erhaltungszustand die Sicherheit, dass die Maßnahmen ihren Zweck erfüllen werden, größer sein als bei verbreiteten Arten mit einem günstigen Erhaltungszustand.“ (Vgl. EU-Guidance-document, 2007, Rn 74, S. 53-54).*

Es muss darauf hingewiesen werden, dass bei seltenen Arten mit einem ungünstigen Erhaltungszustand, wie dem Ameisenbläuling und prioritären Vogelarten des Anhang I der VS-RL die Sicherheit größer sein muss, als bei verbreiteten Arten. (Vgl. Louis, Hans-Walter 2003: Verträglichkeitsprüfung nach § 32 ff BNatSchG. In: Naturschutz und Landschaftsplanung 35, Heft 4. S. 129-131 sowie Gellermann und Schreiber 2003: Zur Erheblichkeit der Beeinträchtigung von Natura-2000-Gebieten, und solchen die es werden wollen. In: NuR, Heft 4, S. 205-213. Dort wird auf das Verschlechterungsverbot der in einem Schutzgebiet betroffenen Lebensräume und Habitate der Tier- und Pflanzenarten abgehoben, ferner auch auf das Verbot der erheblichen Störungen dieser Arten. Dabei sind die Arten nach Anhang I VRL den Arten nach Anhang II FFH-RL als gleichrangig bezüglich ihres Schutzerfordernisses anzusehen. Louis geht sogar davon aus, dass die Vogelarten nach Anhang I als prioritär zu schützende Arten gelten müssen).

## **CEF-Maßnahmen**

Die Lage der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen ist in Abbildung 13 dargestellt.

Abbildung 17: Lage der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen



Quelle: Staatliches Bauamt, Präsentation zum LBP, 19.1.2015, Folie 18

Es wurden insgesamt drei vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen entwickelt (vgl. Staatliches Bauamt 2014: Landschaftspflegerischer Begleitplan, Unterlage 12.1, S. 28):

**VA1: Neugestaltung von Landlebensräumen für die Knoblauchkröte**

„Östlich der Ortsumfahrung sollen auf bisher intensiv genutzten Ackerflächen auf mind. 2 ha Fläche (Flurnr. 1484-1486) offensandige Ausgleichsflächen mit lückigem Bewuchs bereitgestellt und dauerhaft unterhalten werden, um den Verlust von ca. 1,5 ha Ackerfläche und die schlechtere Erreichbarkeit von Lebensräumen jenseits der Trasse sicher kompensieren zu können. Diese Flächen sollen deutlich vor Beginn des Straßenneubaus zur Verfügung stehen, um rechtzeitig ihre Wirksamkeit erlangen zu können.“

(Vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, S. 48).

Bei dieser Maßnahme fehlt in der sAP der Hinweis auf den erforderlichen zeitlichen Vorlauf, so wie er bei VA2 laut Maßnahmenplan angegeben wird.

**VA2: Etablierung von Habitaten für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling**

„Frühzeitige Bereitstellung von Kompensationsflächen (Wiesen mit Vorkommen des Großen Wiesenknopfes) in der Wörnitzau nahe der Froschmühle (ca. 0,2 ha

*auf Flurnr. 347) und Beginn von Managementmaßnahmen (partielle Bodenverletzung, Einsaat der Raupenpflanze, Verzicht auf Düngung und Walzen, Mahd im Mai und/oder September, jährlich wechselnde Teile ungemäht lassen.“*  
(Vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, S. 123).

Von einem räumlichen Zusammenhang zur Wahrung der ökologischen Funktion im Sinne des § 44 Abs. 5 BNatSchG kann entgegen der Aussagen im Anhang 5 (Vorbeurteilung von potenziellen Kompensationsflächen) nicht gesprochen werden, da die Fläche sehr weit entfernt liegt und die Besiedlung durch die Wörnitz-Ameisenbläulinge erfolgen wird.

Hinzu kommt die wahrscheinlichere Besiedlung der Fläche durch Ameisenbläulinge des FFH-Gebietes Wörnitztal. Der vorgesehene Pflegeplan für die CEF-Maßnahme V4 (*Gezielte Gestaltung und nachfolgendes Management neu entstehender, wechselfeuchter Böschungen und Straßennebenflächen*) liegt nicht vor.

Eine Bilanzierung der wegfallenden Flächen für den Maculinea und die Neuschaffung auf Basis der Bestandszahlen ist offenbar nicht erfolgt.

Wann die Erfolgskontrolle erfolgen soll, ist ungeklärt, sodass auch keine Angabe zum Baubeginn möglich ist. Eine derartige Lösung ist nicht planfeststellungsfähig.

### **vA3: Anlage geeigneter Lebensraumstrukturen für Rebhuhn und Feldlerche**

Zu der für die Feldlerche und das Rebhuhn vorgesehenen CEF-Maßnahme wird ausgeführt:

*„Als Ersatz für überbaute und durch die Kulissenwirkung der Straße entwertete Flächen (Größenordnung 100 m beiderseits der Trasse) wurde ein Flächenbedarf von ca. 2 ha festgestellt. Auf mindestens dieser Fläche wird neuer Lebensraum bereitgestellt und dauerhaft unterhalten, um den Verlust von einem nachgewiesenen und einem weiteren potenziellen Revier auszugleichen. Dies erfolgt zum einen als Synergieeffekt auf Kompensationsflächen für die Knoblauchkröte (Flurnr. 1484-1486, vA1). Von diesen Parzellen sind jene Teile geeignet, die in ausreichender Entfernung (100 m) von der geplanten Ortsumfahrung liegen. Die bisher ackerbaulich genutzten Parzellen werden der Selbstbegrünung überlassen (keine Einsaat) und jährlich zu 40 % streifenweise flach umgepflügt. Das Pflügen erfolgt in Streifen von ca. 10 m Breite, dabei soll ein jährlich wechselndes Muster von gepflügten und nicht gepflügten Streifen entstehen. Wechselnde Streifen von zusammen 20 % der Fläche sollen jeweils drei Jahre brach liegen. Zur Ausmagerung der Fläche kann Humus abgetragen und roher Sand aufgebracht werden. Eine Modellierung der Oberfläche mit flachen Mulden und Hügeln verbessert die Lebensraumeignung. Der überwiegende Teil der Kompensation erfolgt auf Flurnr. 2337 Gmk. Dinkelsbühl (Fläche ca. 3,66 ha). Die bisher intensiv beweidete Parzelle wird mit hangparallel verlaufenden, niedrigen, unterbrochenen Dornhecken (dreireihig) bepflanzt, denen jeweils ein 2-6 m breiter Krautsaum vorgelagert ist (genaue Maßnahmenbeschreibung siehe Anhang 6). Humusabtrag vor der Bepflanzung verbessert die Biotopeignung. Die verbleibende Fläche wird als Extensivwiese ohne Düngung zunächst dreimal und später zweimal jährlich gemäht. Die Mahd erfolgt in zwei zeitlich verschobenen Abschnitten (vA3). Durch diese Maßnahmen werden gleichzeitig die restlichen Verluste von Feldlerchen-Revieren kompensiert.“*

(Vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, S. 49).

Da der Ausgleich im Sinne eines Synergieeffektes auf Flächen erfolgen soll, die primär für Knoblauchkröte, Feldlerche und Rebhuhn optimiert werden, ist die Frage zu stellen, ob der Ausgleich adäquat erfolgt (vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, S. 50). Denn es besteht eine Flächenkonkurrenz. Die Lebensräume von Feldlerche und Rebhuhn werden sich überlappen.

**Rebhuhn**

Hinsichtlich der Störwirkung für das Rebhuhn nimmt die sAP auf GARNIEL et al. (2007) Bezug (vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, S. 134).

Es wird von einem 100 %igen Verlust der Lebensraumeignung bis zu einer Distanz von 100 m von stark befahrenen Straßen ausgegangen.

Die Effektdistanz beträgt 300m und nicht 400m (vgl. Mierwald et al 2010: Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, Tab. 9, S. 19).

**Tabelle 9: Abnahme der Habitataignung bis 20.000 Kfz/24h für Arten der Gruppe 3 (u.a. Rebhuhn)**

Kfz/24h	0 – 100 m	von 100m bis zur Effektdistanz der Art
bis 10.000	25%	25%
10.001 bis 20.000 inkl.	50%	25%
für Kiebitz, Rotschenkel und Uferschnepfe s. Tab. 12		

Quelle: MIERWALD, 2010, Tab. 11

Wenn man die Arbeitshilfe korrekt anwendet, muss der Eingriff für einzelne Abschnitte der Osttrasse unterschiedlich bewertet werden.

Im westlichen Abschnitt ist eine Abnahme der Habitataignung bis 100m Entfernung von 50 % anzunehmen, im Umfeld 100-300m von 25 %. Im Abschnitt der St 2218 sind für den Nahbereich bis 100m lediglich 25 % Minderung der Habitataignung anzusetzen.

Das bedeutet, dass im Bereich bis 300m ein Ausgleich nicht angerechnet werden kann, wie dies im obigen Zitat versucht wird.

Die Kompensationsflächen für die Knoblauchkröte (Flurnr. 1484-1486, vA1) sind daher für das Rebhuhn nicht geeignet.

Da das Rebhuhn nach dem Konfliktplan des LBP an Bau-km 0+600 (südlich Badeseer) sowie 0+900 (AS St 2220) direkt mit Revierverlust (Konflikt K 9) betroffen ist, ist in diesen Abschnitten zumindest zu prüfen, ob eine Verschiebung der Trasse aus dem 100m-Bereich heraus möglich ist. Ein aktueller Nachweis liegt

aus dem Bereich der HeiningerstraÙe (vgl. Abb. 16 in der sAP) direkt an der Trasse vor. Dieser Fund fehlt im Konfliktplan des LBP.

Die Revierverluste werden auch von arcGrün als wesentlich eingeschätzt, sodass erhebliche Auswirkungen auf die lokale Population für möglich erachtet werden.

*„Da das Rebhuhn innerhalb des Stadtgebietes von Dinkelsbühl selten ist, kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Maßnahme wesentlichen Einfluss auf die lokale Population hat.*

*Konfliktvermeidende Maßnahmen erforderlich:*

- *V3: Entfernen der Vegetationsdecke auf der gesamten Trasse incl. Baufeld im Winterhalbjahr (Oktober bis Mitte April) vor Beginn der Baumaßnahme. Während der Brutzeit Offenhalten durch regelmäßiges Umpflügen, damit nicht erneut für Rebhühner attraktive Strukturen entstehen.*

*CEF-Maßnahmen erforderlich:*

*Als notwendige Größenordnung für die Kompensation wurden rund 2 ha Fläche festgestellt. Auf dieser Fläche sind bei optimalem Management 1-2 Rebhuhnreviere und damit eine sichere Kompensation möglich. Die Flächen abseits von Gebäuden und Straßen, um eine Meidung durch Störungen auszuschließen. Die Kompensation kann auf mehreren räumlich getrennten Parzellen im Umfeld der Trasse verteilt erfolgen.*

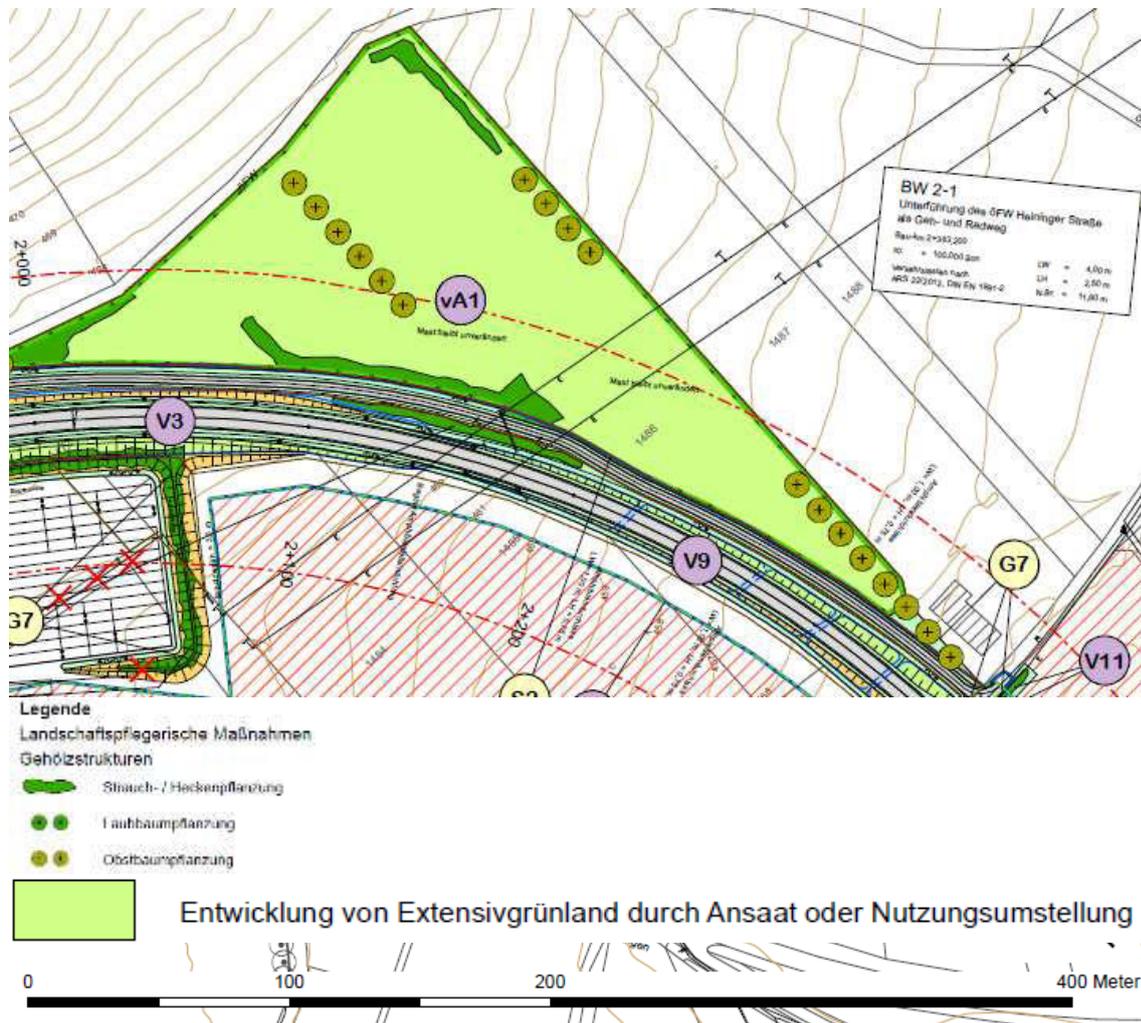
- *vA3: Bepflanzung von Flurnr. 2337 Gmk. Dinkelsbühl (Fläche 3,71 ha) mit hangparallel verlaufenden, niedrigen, unterbrochenen Dornhecken (dreireihig) nach partiellem Humusabtrag. Vorgelagerte 2-6 m breite Krautsäume. Die verbleibende Fläche wird als Extensivwiese ohne Düngung zunächst dreimal und später zweimal jährlich gemäht. Die Mahd erfolgt in zwei zeitlich verschobenen Abschnitten (genaue Maßnahmenbeschreibung siehe Anh. 6).*
- *vA1: Die primär auf die Knoblauchkröte abgestimmte Maßnahme auf Flurnr. 1485 und 1486 Dinkelsbühl kommt auch dem Rebhuhn zugute: Bereitstellung und dauerhafte Unterhaltung von bisher ackerbaulich genutztem Gelände in ausreichender Entfernung (100 m) von der Ortsumfahrung. Selbstbegrünung, differenziertes Management (genaue Maßnahmenbeschreibung siehe Kap. 6.2.1).*
- *vA1, vA3: Erfolgskontrolle der Maßnahmen.“*

(Vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, S. 134).

Die für die Maßnahme vA1 vorgesehene Fläche (vgl. Abb. 14) nach Abb. 12 umfasst nach dem Maßnahmenblatt im LBP lediglich 18.530 m<sup>2</sup> die anrechenbar sind (gesamte Fläche 21.145 m<sup>2</sup>, vgl. Abb. 14) (vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: LBP, Ortsumgehung Dinkelsbühl, S. 57).

Die Maßnahme ist bis auf die östliche Spitze ungeeignet, da sie im Emissionsband der Osttrasse liegt.

Abbildung 18: Lage der CEF-Maßnahme Va1



Quelle: LBP, 2014, Maßnahmenplan, Unterlage 12.3

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass das Rebhuhn durch diese Fläche einem erheblichen Kollisionsrisiko ausgesetzt wird, da die Fläche unmittelbar an die geplante Straße geplant ist.

### Feldlerche

Zur Anlage geeigneter Lebensraumstrukturen wird im Prüfbogen zur Feldlerche folgendes ausgeführt:

„Die geplante Trasse quert Felder und Wiesen mit vorhandenen bzw. potenziellen Brutplätzen der Feldlerche. 2010 wurden 24 Reviere gezählt, die durchschnittliche Revierrgröße betrug ca. 1,9 ha (Herleitung siehe Anhang 3). Bau- und anlagenbedingt kommt es zum teilweisen Verlust der Brutplätze und der direkt angrenzenden Nahrungshabitate. Hiervon sind 5-6 Reviere und damit ein nennenswerter Teil der lokalen Population direkt betroffen. Wegen der Kulissenmeidung der Feldlerche betrifft der Lebensraumverlust nicht nur die Trasse mit Baufeld, sondern einen Geländestreifen von bis zu 30 m beiderseits von Straßenrandbepflanzungen oder

von Straßenböschungen. Ausweichmöglichkeiten bestehen i. d. R. nur im Falle einer Biotopoptimierung, da alle derzeit geeigneten Reviere besetzt sein dürften. Insgesamt kann nicht ausgeschlossen werden, dass es maßnahmenbedingt zu einer Verschlechterung des EHZ der lokalen Population kommt. Als notwendige Größenordnung für die Kompensation wurden rund 5 ha festgestellt. Auf dieser Fläche sind bei optimalem Management rund fünf zusätzliche Feldlerchenreviere und damit eine sichere Kompensation möglich. Die Flächen liegen in der offenen Flur abseits von Gebäuden und Wald, um eine Meidung durch Kulisseneffekte auszuschließen. Die Kompensation kann auf mehreren räumlich getrennten Parzellen im Umfeld der Trasse verteilt erfolgen.

- vA2, vA3: Extensivierung von bisher intensiv genutzten Wiesen im Stadtgebiet von Dinkelsbühl (Flurnr. 347 Gmk. Waldhäuslein, Flurnr. 2337 Dinkelsbühl, Größe ca. 5 ha), Optimierung als Brut- und Nahrungshabitat für Feldlerchen durch Ausschleichen flacher, mähbarer Mulden (Humusabtrag) und nachfolgend extensive Pflege (vollständiger Düngungsverzicht, zeitversetzte Mahd, vgl. Kap. 6.2.3 bis 6.2.4).
- vA1: Die primär auf die Knoblauchkröte abgestimmte Maßnahme auf Flurnr. 1484-1486 Dinkelsbühl kommt auch der Feldlerche zugute: Bereitstellung und dauerhafte Unterhaltung von bisher ackerbaulich genutztem Gelände in ausreichender Entfernung (30 m) von der Ortsumfahrung. Selbstbegrünung, differenziertes Management (genaue Maßnahmenbeschreibung siehe Kap. 6.2.2).
- vA1, vA2, vA3: Erfolgskontrolle der Maßnahmen.“

(Vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, S. 128).

Innerhalb des Wirkbandes von 100 m ist eine Abnahme der Habitateignung von 40 %, in dem Bereich von 100 bis 300 m vom Fahrbahnrand von 10 % zu erwarten. Im Bereich der Osttrasse sind im 100 m-Band 6 Reviere, im 300 m-Band 11 Reviere nachgewiesen worden. Ein Wegfall ist für die auf bzw. unmittelbar an der Trasse liegenden 6 bzw. 7 Reviere (vgl. Abb. 15) zu prognostizieren. Für mindestens insgesamt 6 weitere Reviere ist von einer 40-%-igen Abnahme der Habitateignung im 100m-Band auszugehen. Die restlichen Reviere (11) liegen alle im 100-300-Band, sodass sich die Habitateignung um 10 % reduziert. Das bedeutet, dass nicht vom kompletten Wegfall von 5 bis 6 Revieren, sondern eher von 7 Revieren auszugehen ist. In der Nahzone bis 100m fallen etwa 2,5 Reviere weg und im weiteren Umfeld ein Revier. (Würde man die außerhalb der 100m-Zone liegenden 3 Reviere im südöstlichsten Abschnitt der Osttrasse unberücksichtigt lassen, so fallen 0,3 Reviere weniger weg, was hier entsprechend angesetzt wurde).

Insgesamt sind also etwa 10 Reviere auszugleichen.

**Tabelle 10: Reduzierung der Habitataignung bei der Feldlerche**

Kfz/24h	vom Fahrbahnrand bis 100 m	von 100 m bis zur Effektdistanz
bis 10.000	20%	0%
10.001 bis 20.000	40%	10%
20.001 bis 30.000	60%	20%
30.001 bis 50.000	80%	30%
> 50.000	100%	40%

Quelle: MIERWALD, 2010, Tab. 13

Anmerkung: für den südöstlichen Abschnitt sind nur 20 % anzusetzen, allerdings gleichen sich die Effekte insgesamt über die OU wieder aus.

Daher ist die geplante Flächengröße der CEF-Maßnahme von 5 ha nicht ausreichend, um den Verbotstatbestand zu vermeiden. Es ist eine Flächengröße von mindestens 8,3 ha notwendig. Es besteht also ein erhebliches Ausgleichsdefizit.

Hinzu kommt, dass die durchschnittliche von ArcGrün angenommene Reviergröße 1,9 ha beträgt, sodass insgesamt bis zu 19 ha Flächenbedarf entstehen können.

ArcGrün schreibt selbst, dass *„insgesamt ergibt sich also ein Verlust von 5-6 Feldlerchen-Revieren mit einem Flächenbedarf von rechnerisch 10,45 ha. Durch optimale Gestaltung und Pflege von Kompensationsflächen erscheint es möglich, den Flächenbedarf auf rund 1 ha pro Revier und damit insgesamt auf 5-6 ha Fläche zu reduzieren.“*

(Vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, Anhang 4, S. 218).

Daher ist in jedem Fall von mindestens 10 ha Flächenbedarf auszugehen, da die Reduzierung durch „optimale Gestaltung und Pflege der Kompensationsmaßnahmen fachlich nicht nachvollziehbar ist.

Laut der Literatur kann laut SCHUSTER (Vogelwelt 103, 1982) von 7,7-21 Revieren pro qkm ausgegangen werden, dies bedeutet 7,7-21 Reviere/100 ha, also 0,77-2,1 Reviere/10 ha (vgl. Glutz von Blotzheim 2001: Handbuch der Vögel Mitteleuropas, Bd. 10, S. 251).

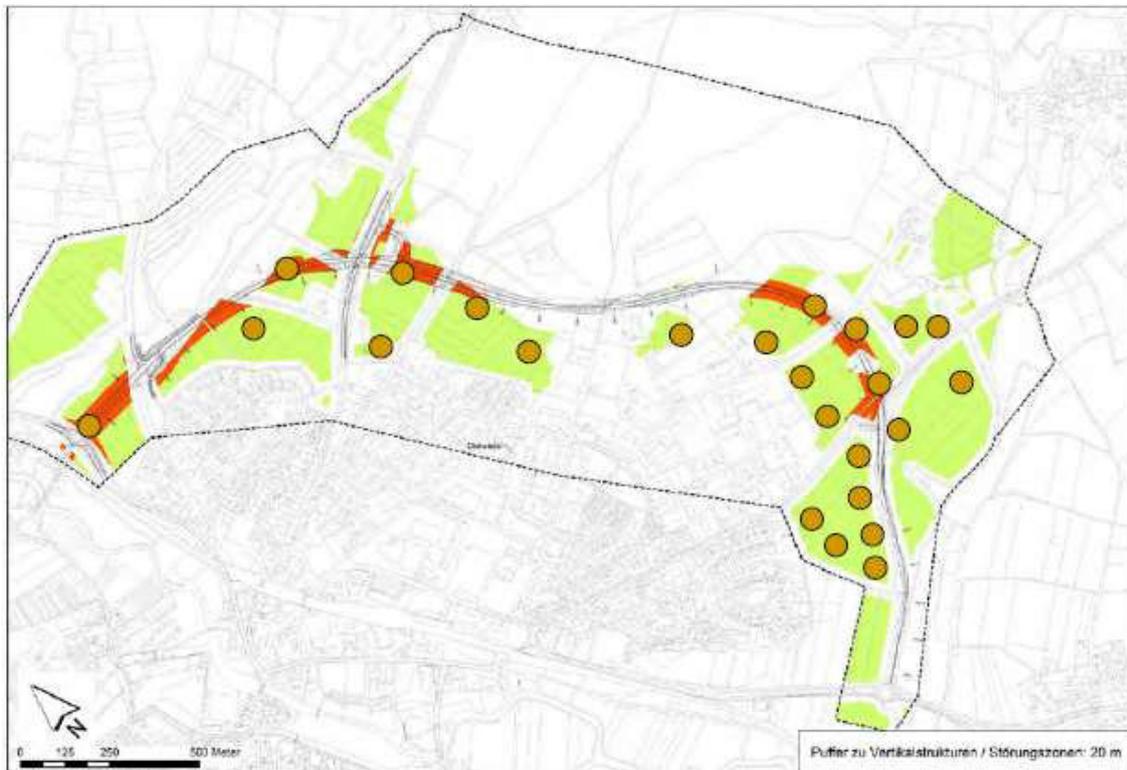
Dies würde einen Flächenbedarf von 5 ha/Revier nahelegen. ArcGrün hat aber für 5 Reviere 5 ha angesetzt, was durch die naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative nicht mehr gedeckt ist. KREUZIGER (Vgl. Dr. Josef Kreuziger - Büro für faunistische Fachfragen (2013): Werkstattgespräch der HVNL vom 13.5.2013, Die Feldlerche in der Planungspraxis, S. 22) gibt eine mittlere Siedlungsdichte von 2-4 Revieren/10 ha (0,2-0,4/ha) an, während ArcGrün von einer hohen Siedlungsdichte ausgeht bei 1,9 Revieren/ha.

Somit ist der Flächenbedarf bis zu 5 mal so groß wie in der Planung des staatlichen Bauamtes angesetzt. Selbst bei Ansatz unter oberen Intervallgrenze der Siedlungsdichte nach KREUZIGER wären etwa 40 ha (8,3 ha x 5) Fläche vonnöten, um den entsprechenden Ausgleich zu erbringen.

In Abbildung 15 ist die „Netto-Habitatfläche“ bei einer angenommenen Pufferbreite von 20 m entlang der Störungszonen und gemiedenen Vertikalstrukturen (70,36 ha), überlagert mit den projektbedingten "Verlustflächen" (in rot) und den 2010 festgestellten Revierzentren dargestellt.

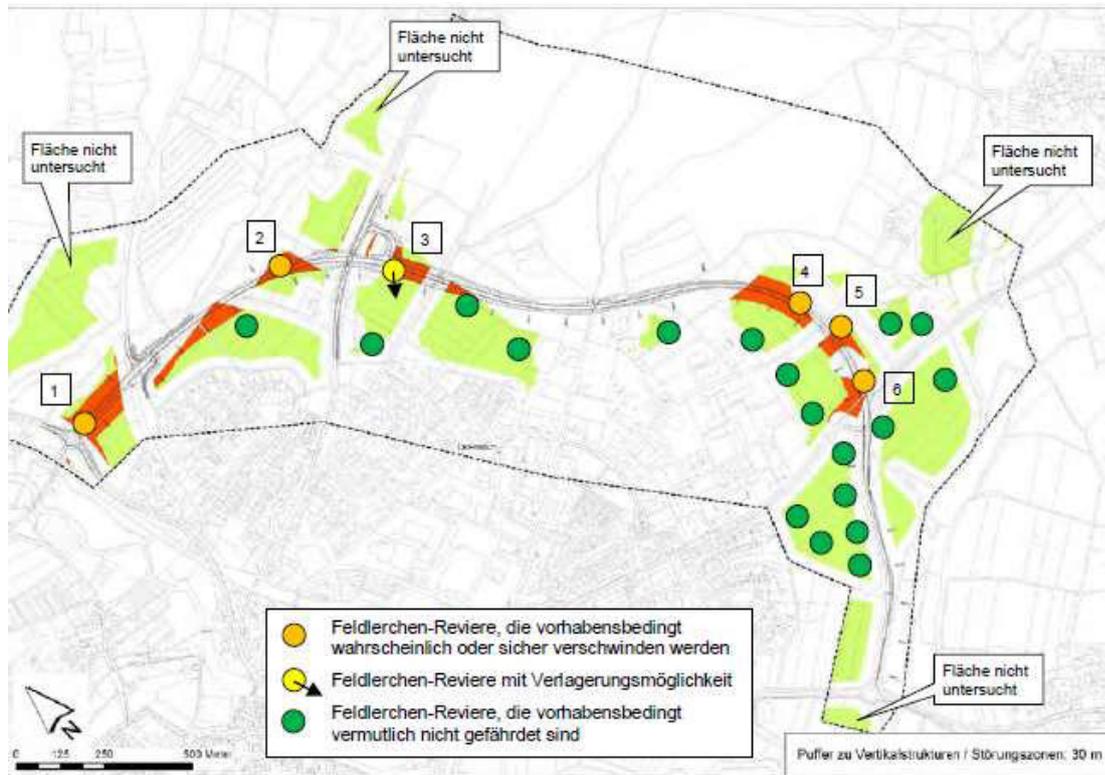
ArcGrün stellt die Verhältnisse im 20m (vgl. Abb. 15) und 30m-Puffer dar (vgl. Abb. 16) sowie im 50m-Puffer (vgl. Abb. 17), wobei bei letzterer Variante die Reviere teilweise außerhalb der Netto-Habitatfläche liegen (vgl. Abb. 17). Die Darstellung ist fachlich nicht nachvollziehbar, wie oben gezeigt werden konnte.

Abbildung 19: Verlustflächen für die Feldlerche nach der sAP – 20m-Puffer



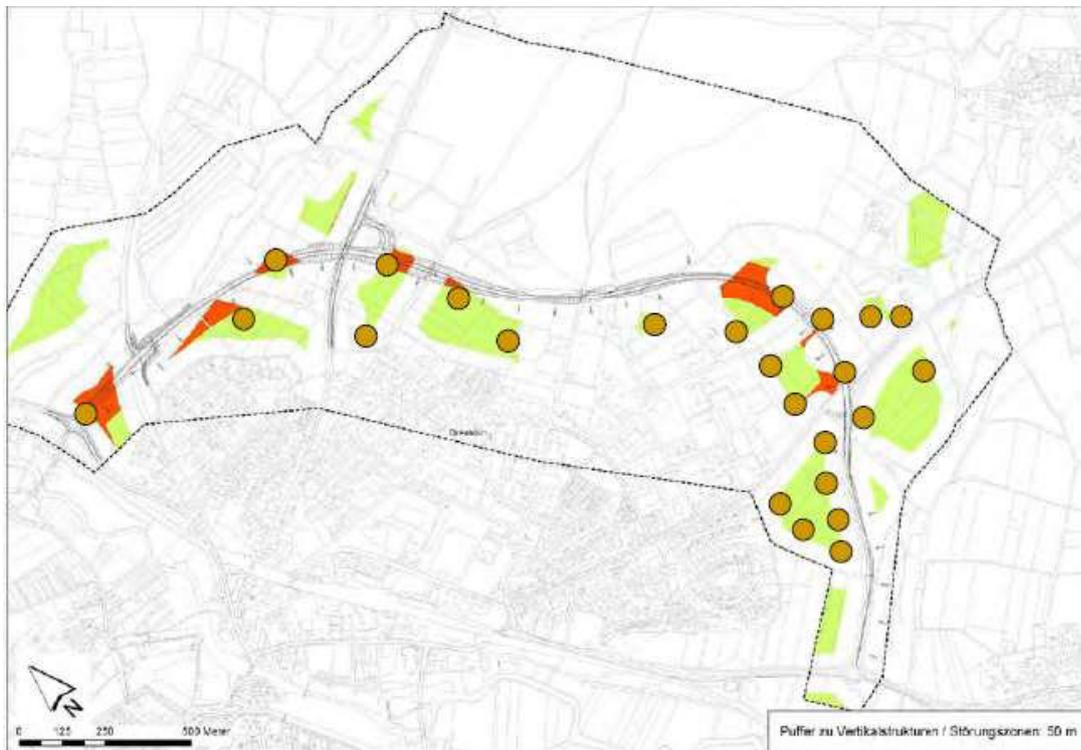
Quelle: arcGrün, 2014, sAP, Anhang 4, S. 216

Abbildung 20: Verlustflächen für die Feldlerche nach der sAP – 30m-Puffer und Verlagerungsprognose der Reviere der Feldlerchen



Quelle: arcGrün, 2014, sAP, Anhang 4, S. 217

**Abbildung 21: Verlustflächen für die Feldlerche nach der sAP – 50m-Puffer**



Quelle: arcGrün, 2014, sAP, Anhang 4, S. 217

Es ist naturschutzfachlich überhaupt nicht nachvollziehbar Verlagerungsmöglichkeiten für Feldlerchenreviere anzugeben, ohne dass belegt werden kann, dass es freie, also nicht belegte Reviere gibt. Dieses Vorgehen ist nicht durch die naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative des Vorhabenträgers gedeckt (vgl. A30-Urteil vom 09.07.2008).

Die Aussage, von ArcGrün in Abb. 16 zu den Feldlerchenrevieren, „*die vorhabensbedingt vermutlich nicht gefährdet sind*“, ist erstens spekulativ und zweitens fachlich unzutreffend, da die Lage im Immissionsband innerhalb der 100-250m-Zone der Trasse liegt.

### **Zeithorizont der CEF-Maßnahmen und räumlicher Bezug**

Lediglich für vA1 und vA2 (vgl. Maßnahmenplan, Unterlage 12.3) wird ein zeitlicher Vorlauf von 2 Jahren angesetzt, damit die Maßnahme ihre Funktionswirksamkeit bei Baubeginn aufweist. Ob dieser ausreichend ist, muss bezweifelt werden. Da sich beide Arten im ungünstigen Erhaltungszustand (u2) (vgl. Planungsbüro arc-grün 2014: Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung, S. 126) befinden, hätten FCS-Maßnahmen zur Sicherung des derzeitigen Erhaltungszustandes der Population über den örtlichen Funktionsraum hinaus vorgesehen werden müssen. Dies ist jedoch nicht geschehen.

Bei den anderen CEF-Maßnahmen wurde dieser notwendige zeitliche Vorlauf nicht explizit berücksichtigt, sodass auf § 44 Abs. 5 BNatSchG zur Abwendung

der Verbotstatbestände nicht Bezug genommen werden kann (vgl. Maßnahmenblätter im LBP, 2014, S. 57-59 und S. 109ff und 125ff in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung; Vgl. hierzu auch das Urteil des BVerwG vom 14.4.2010, 9 A 5.08, Rn 123. Die durchgängige Aufrechterhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungsstätte und Ruhestätte muss gewährleistet sein).

Der Hinweis in den Artenschutzbögen, dass eine Erfolgskontrolle der Maßnahmen erfolgen muss, ist nicht ausreichend konkret genug. Daraus folgt, dass jeweils artenschutzrechtliche Ausnahmeverfahren inkl. Alternativenprüfung nach Art. 16 FFH-RL bzw. Art. 9 VS-RL notwendig werden.

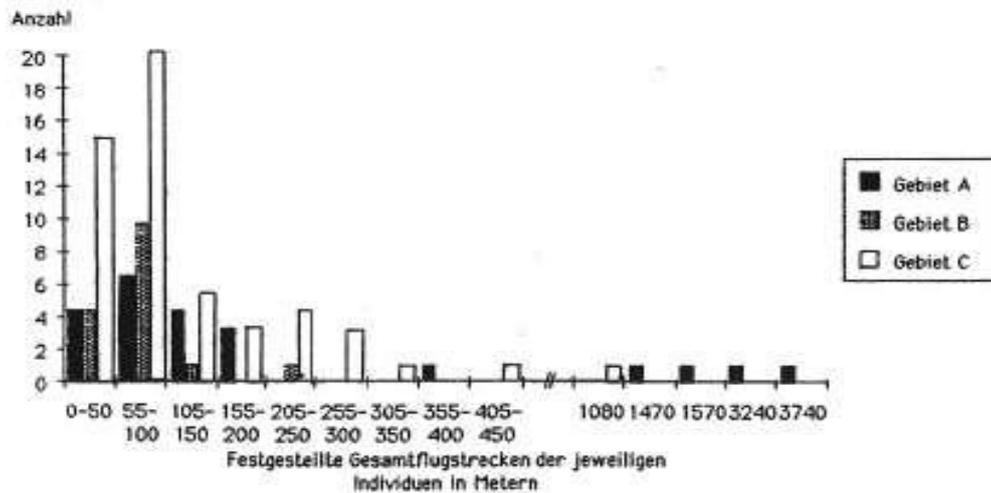
Dabei ist darauf hinzuweisen, dass nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung des 9. Senates beim BVerwG geklärt ist, dass bei der Beurteilung des Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 der *„Beschädigung und Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ein Individuenbezug herzustellen ist, und nicht auf die Population abgestellt werden darf“*. (Vgl. Urteil zur A 44, Ratingen – Velbert vom 18.3.2009, AZ 9 A 39.07, Rn 67).

Entscheidend ist nach Auffassung des BVerwG der volle Funktionserhalt der zerstörten Fortpflanzungsstätte für die Art.

Dieser ist dann umso eher nicht gegeben, je weiter die Ersatzfläche vom Eingriffsort entfernt liegt. Selbst wenn einzelne Tiere – wie des hier betroffenen Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings – so weit wandern sollten, heißt dies nicht, dass die Anzahl ausreicht, um bisher unbesiedelte Habitate zu besiedeln und einen bodenständigen Bestand auszubilden. Die von einem Ameisenbläuling zurückgelegten Wanderungen verlaufen nach GEISLER-STROBEL in unterschiedliche Richtungen. Die durchschnittlich gewanderte Entfernung der Individuen der drei Untersuchungsgebiete beträgt zwischen 74,3 und 546,4m, der Median der gewanderten Entfernung zwischen 60 und 75 m.

Aus Abbildung 18 wird deutlich, dass die überwiegende Zahl der Individuen nur Strecken bis 100m zurücklegt.

Abbildung 21: Summe der festgestellten Gesamtstrecken pro Individuum



Quelle: Geißler-Strobel (2000): Autökologische Untersuchungen zu *Glaucomyscus nausithous*, S. 37

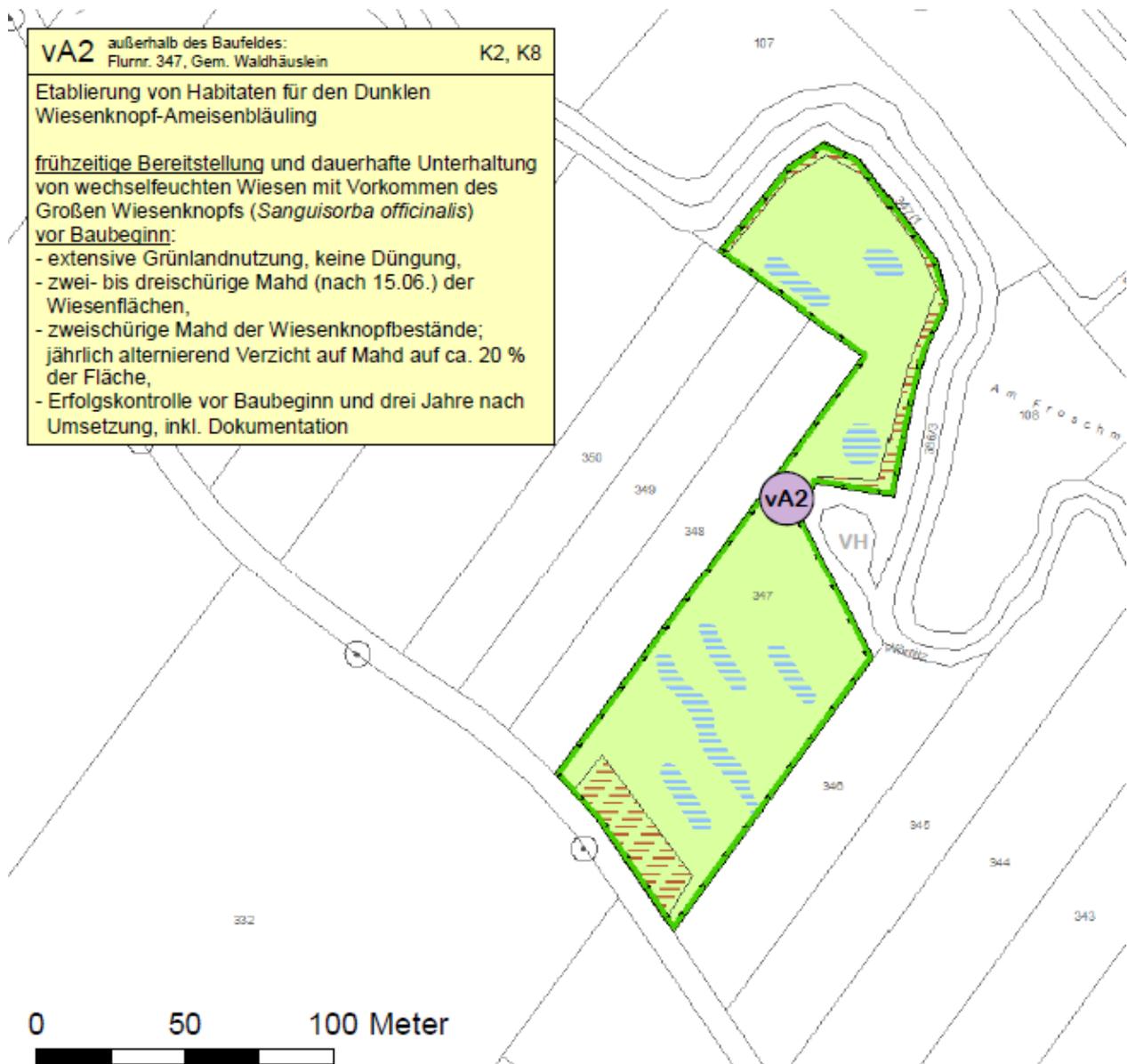
Die Planunterlagen verhalten sich widersprüchlich zu der Maßnahme, die für den Verlust des Lebensraums für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling vorgesehen ist (vA2; Beschreibung, S. 48 saP). In dem Artensteckbrief (S. 123 saP) wird das Feld „CEF-Maßnahme“ angekreuzt, gleichzeitig wird jedoch der Tötungsbestand bejaht und eine Prüfung der Wahrung des günstigen Erhaltungszustandes (Ziffer 3, S. 124) durchgeführt. Bei der Maßnahme vA2 handelt es sich weder um eine CEF-Maßnahme, noch ist die Maßnahme geeignet den „mittel-schlechten“ Erhaltungszustand stabil zu halten bzw. zu verbessern. Vielmehr ist mit einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes zu rechnen.

Die Eignung der Kompensationsfläche vA2 ist nicht nachgewiesen. Aufgrund der Lage der Fläche unmittelbar an einem mäandrierenden Bach ist davon auszugehen, dass diese Flächen überschwemmt werden und somit teilweise unter Wasser stehen. Nasse Flächen sind für die im Entwicklungszyklus des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings erforderlichen Wirtsameisen nicht geeignet. Ein Nachweis darüber, dass die Fläche speziell für diese Art geeignet ist, wurde bislang nicht erbracht.

Die Aussagen im Landschaftspflegerischen Begleitplan sprechen gegen eine Eignung der Fläche:

In den Talauen der Wörnitz und ihrer Seitentäler weisen die Uferfiltrate geringe **Grundwasserflurabstände** auf; die **Grundwasserfließrichtung** folgt den Gewässerläufen. Außerhalb der Talräume werden oberflächennahe Grundwasservorkommen in den Hangbereichen angeschnitten, wo der Blasensandstein über den wechselnd eingeschalteten stauenden Tonschichten den Grundwasserleiter bildet. Im Mutschachwald werden die Grundwasserflurabstände im Blasensandstein mit ca. 5 bis über 30 m Tiefe angegeben und sind als mittel bis hoch zu bewerten.

LBP, S. 13



Aus den Planunterlagen geht nicht hervor, ob der Wiesenknopf-Ameisenbläuling auf der Fläche vorhanden ist. Offenbar nicht, wenn es heißt, dass die Art im Bezugsraum ausreichend häufig ist, um neu entstandene Habitate (z.B. Kompensationsflächen) relativ schnell zu finden und zu kolonisieren (S. 124). Was hier unter „Bezugsraum“ verstanden wird, bleibt unklar. Eine Prüfung, wo konkret Exemplare dieser Art vorkommen, die den Weg zur Kompensationsfläche finden, hat nicht stattgefunden.

### Alternativenbetrachtung im Artenschutzrecht

Nur bei voller Wirksamkeit der zu ersetzenden Funktionen für die betroffenen Arten, ist der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 nicht erfüllt. Sofern die Wirksamkeitskontrolle negativ ausfällt, sind entsprechende Ausnahmeverfahren nach Art. 16 FFH-RL bzw. § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich.

Die Frage der Alternativen ist im Zusammenhang mit den durchzuführenden artenschutzrechtlichen Ausnahmeverfahren zu klären. Die Bahntrasse bietet hier

sehr gute Ansätze eine mit dem europäischen Artenschutzrecht konforme Lösung zu finden.

„Eine ausnahmsweise Zulassung des Vorhabens nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ist für die Zauneidechse, die Knoblauchkröte und den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling erforderlich.“ SaP S. 151

Da die vorgeschlagenen CEF-Maßnahmen als solches nicht geeignet sind, hat die Planfeststellungsbehörde die Entscheidung zu treffen, für welche weiteren Tierarten eine Ausnahme zu erteilen sein wird. Im Rahmen des § 45 Abs. 7 BNatSchG wird zu prüfen sein, ob der favorisierten Ortsumgehung eine aus artenschutzrechtlicher Sicht günstigere Variante gegenüber steht, so dass das Vorhaben nicht zugelassen werden dürfte. So liegt der Fall hier: Das artenschutzrechtliche Vermeidungsgebot gebietet, die Planung und Realisierung einer innerörtlichen Variante. Der Antrag auf Planfeststellung ist zurückzuweisen.

In der Rechtsprechung ist geklärt, dass sich der Vorhabensträger bei einer artenschutzrechtlichen Alternativenprüfung nicht auf eine Alternativlösung verweisen lassen muss, wenn sich die artenschutzrechtlichen Schutzvorschriften am Alternativstandort als ebenso wirksame Zulassungssperre erweisen wie an dem von ihm gewählten Standort (BVerwG, Urteil vom 23. April 2014 – 9 A 25/12 –, BVerwGE 149, 289-315, Rn. 120). Es ist nicht ersichtlich, dass die eine innerörtliche Variante auch nur annähernd vergleichbare artenschutzrechtliche Konflikte auslösen würde, so dass bereits aus artenschutzrechtlichen Gründen die innerörtliche Alternative zu bevorzugen ist.

Eine Alternativlösung darf jedoch auch verworfen werden, wenn sie sich aus naturschutzexternen Gründen als unverhältnismäßiges Mittel erweist (Urteil vom 12. März 2008 a.a.O. Rn. 240). Aus den Planfeststellungsunterlagen sind keine Argumente bekannt, die eine innerörtliche Variante als „unverhältnismäßiges Mittel“ begründen könnten. Einer innerörtlichen Variante stehen weder unverhältnismäßige Inanspruchnahmen von Grundstücken noch überhöhte Kosten oder sonstige dem Vorhaben gänzlich zuwiderlaufende Gründe entgegen. Solche werden auch vom Vorhabensträger nicht genannt.

In den Planfeststellungsunterlagen wird lediglich darauf abgehoben, dass die Planungsziele, die der Vorhabensträger mit dem Straßenbauprojekt verfolgt, durch eine innerörtliche Variante nicht bzw. nicht vollkommen erreicht werden können. Für die artenschutzrechtliche Alternativenprüfung gelten im Ansatz vergleichbare Grundsätze wie für diejenige im Rahmen der gebietsschutzrechtlichen Beurteilung (BVerwG, Urteil vom 23. April 2014 – 9 A 25/12 –, BVerwGE 149, 289-315, Rn. 120).

„...Der Begriff der Alternative ist deshalb aus der Funktion des durch Art. 4 FFH-RL begründeten Schutzregimes zu verstehen. Er steht in engem Zusammenhang mit den mit einem Vorhaben verfolgten Planungszielen. Zwar darf eine Autobahn nach der vom Gesetzgeber in § 1 Abs. 1 FStrG getroffenen Grundentscheidung grundsätzlich nur gebaut werden, wenn für sie ein überörtlicher Verkehrsbedarf besteht. Eine Bündelung mit anderen - lokalen oder regionalen - Zielen ist aber nicht von vornherein ausgeschlossen (vgl. Urteil vom 17. Mai 2002 - BVerwG 4 A 28.01 - BVerwGE 116, 254 <260 ff.> m.w.N. = Buchholz 451.91 Europ. UmweltR Nr. 7 S. 25 f.). **Lässt sich das Planungsziel bzw. das Planungszielbündel an einem günstigeren Standort oder mit geringerer Eingriffsintensität verwirklichen, so muss der Projektträger von dieser Möglichkeit Gebrauch machen.** Ein Ermessen wird ihm insoweit nicht eingeräumt. Art. 6 Abs. 4 Unterabs. 1 FFH-

RL bzw. § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG enthalten ein strikt zu beachtendes Vermeidungsgebot. **Inwieweit Abstriche von einem Planungsziel hinzunehmen sind, hängt maßgebend von seinem Gewicht und dem Grad seiner Erreichbarkeit im jeweiligen Einzelfall ab** (Urteil vom 9. Juli 2009 a.a.O. Rn. 33; Beschlüsse vom 1. April 2009 - BVerwG 4 B 61.08 - NVwZ 2009, 910 Rn. 62 <insoweit nicht veröffentlicht in Buchholz 442.40 § 8 LuftVG Nr. 34> und vom 16. Juli 2007 - BVerwG 4 B 71.06 - juris Rn. 42). Nur gewichtige naturschutzexterne Gründe können es danach rechtfertigen, zulasten des Integritätsinteresses des durch Art. 4 FFH-RL festgelegten kohärenten Systems eine Alternativlösung auszuschließen. **Der Vorhabenträger darf von einer ihm technisch an sich möglichen Alternative erst Abstand nehmen, wenn diese ihm unverhältnismäßige Opfer abverlangt oder andere Gemeinwohlbelange erheblich beeinträchtigt; hierzu zählen auch Kostengründe.** Der Vorhabenträger braucht sich nicht auf eine Alternativlösung verweisen zu lassen, wenn diese auf ein anderes Projekt hinausläuft, weil die vom Vorhabenträger in zulässiger Weise verfolgten Ziele nicht mehr verwirklicht werden könnten, oder auf eine Alternative, bei der sich die naturschutzrechtlichen Schutzvorschriften als ebenso wirksame Zulassungssperre erweisen wie an dem von ihm gewählten Standort (stRspr, vgl. zuletzt Urteile vom 28. März 2013 - BVerwG 9 A 22.11 - BVerwGE 146, 145 Rn. 105 und vom 6. November 2012 - BVerwG 9 A 17.11 - BVerwGE 145, 40 Rn. 70, jeweils m.w.N.; vgl. zur Alternativenprüfung auch EuGH, Urteil vom 26. Oktober 2006 - Rs. C-239/04, Castro Verde - Slg. 2006, I-10183 Rn. 38). (BVerwG, Urteil vom 06. November 2013 – 9 A 14/12 –, BVerwGE 148, 373-399, Rn. 74)

Eine innerörtliche Alternative ist technisch machbar und nötigt dem Vorhabenträger auch keine unverhältnismäßigen Opfer ab. Insbesondere würde eine innerörtliche Variante nicht unverhältnismäßige Kosten verursachen. Ein belastbarer Kostenvergleich liegt zwar nicht vor, jedoch ist anhand der Zahlen, die bekannt sind, erkennbar, dass die Realisierung einer innerörtlichen Variante keine unverhältnismäßigen Kosten verursachen würde.

Der Variantenvergleich muss unter Berücksichtigung der Anforderungen des strikten Artenschutzes durchgeführt werden. Dabei sind die Anforderungen nach WULFERT zu berücksichtigen (vgl. Katrin Wulfert 2009: Anforderungen an das artenschutzrechtliche Ausnahmeverfahren. In: Laufener Spezialbeiträge, 01/09, S. 45-53).

Wesentlich ist, dass sich bei den FFH-Arten nach Anhang IV der günstige Erhaltungszustand nicht verschlechtern darf und bei den Vogelarten der aktuelle Erhaltungszustand nicht verschlechtert werden darf.

Die Ausnahmeverfahren für die Feldlerche, das Rebhuhn, die Knoblauchkröte, den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling, die Zauneidechse und im Sinne einer Worst-Case-Annahme für Haselmaus und Fledermäuse, muss auch kleinräumige Alternativen und Trassenverschiebungen in den Blick nehmen.

### **Zusammenfassende Bewertung**

Die vorliegende Planung kann nach heutigem Wissensstand nicht als genehmigungsfähig eingestuft werden, da erhebliche Lücken in der Sachverhaltsermittlung vorliegen.

Die Bestandsaufnahmen der Fauna sind offenbar nur unzureichend geschehen, dies gilt besonders für die Tiergruppe der Fledermäuse. Denn es wurden keine Netzfänge durchgeführt. Netzfänge dienen der Ermittlung des Artenspektrums und bieten den Vorteil, Arten nachzuweisen, die mittels akustischer Methoden z.B. aufgrund ihrer geringen Ruflautstärke nur schwer erfassbar sind. Besonders wichtig ist, dass nur über Netzfänge Informationen zu Alter, Geschlecht und Reproduktionsstatus der Tiere gewonnen werden können. So können gravide oder laktierende bzw. postlaktierende Weibchen sowie Jungtiere eindeutige Hinweise auf eine Wochenstubengesellschaft der jeweiligen Art im Gebiet geben. Darüber hinaus dient der Netzfang zur Gewinnung von Tieren zur Quartiersuche mittels Telemetrie.

Bei der Avifauna fehlt eine flächendeckende Revierkartierung zur Darstellung der Betroffenheit. Die Vogelarten sind nach Art. 1 der VS-RL geschützt und daher vollständig artenschutzrechtlich zu bewerten, was unvollständig geschehen ist.

Die vorgesehenen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen haben bei der Feldlerche keinen zeitlichen Umsetzungshorizont. Die Zahl der betroffenen Reviere wurde zu gering ermittelt, statt der angegebenen 6 Reviere sind etwa 10 Reviere betroffen, sodass der Ausgleichsflächenbedarf nicht 5 ha, sondern mindestens 8,3 ha bis 19 ha beträgt, wenn die Angaben von arcGrün berücksichtigt. Stellt man aber in Rechnung, dass der Ausgleichsbedarf um den Faktor 5 größer ist, weil die Revierdichte nach aktueller Fachliteratur bei Feldlerchen bei 2-4 Revieren/10 ha liegt, so ergeben sich etwa 40 ha Flächenbedarf für die CEF-Maßnahme der Feldlerche.

Bei der für die Knoblauchkröte vorgesehenen Maßnahme ist der zeitliche Horizont unklar und aus dem LBP nicht ableitbar.

Der Ausgleich für das Rebhuhn ist unvollständig, da die Fläche vA3 für die Knoblauchkröte, die auch den Lebensraumverlust für das Rebhuhn ausgleichen soll, zu trassennah ist.

Die Ausgleichsmaßnahme vA2 für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling ist flächenmäßig zu klein und die Lage zu weit vom Eingriffsort entfernt. Die vom Staatlichen Bauamt vorgesehene Ausgleichsmaßnahme dafür im Gebiet vA2 liegt außerdem im Überschwemmungsgebiet der Wörnitz, sodass diese als ungeeignet zurückweisen ist.

Die Flächenangaben sind widersprüchlich, da im LBP zum Teil andere Flächenangaben zu finden sind, als in der Präsentation vom 19.1.2015.

Nur bei voller Wirksamkeit der zu ersetzenden Funktionen für die betroffenen Arten, ist der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 nicht erfüllt. Sofern die Wirksamkeitskontrolle negativ ausfällt, sind entsprechende Ausnahmeverfahren nach Art. 16 FFH-RL bzw. § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich.

Die Frage der Alternativen ist im Zusammenhang mit den durchzuführenden artenschutzrechtlichen Ausnahmeverfahren zu klären. Die Bahntrasse bietet hier sehr gute Ansätze eine mit dem europäischen Artenschutzrecht konforme Lösung zu finden.

Der Variantenvergleich muss unter Berücksichtigung der Anforderungen des strikten Artenschutzes durchgeführt werden

### **10.3 Flächenverbrauch**

Das Vorhaben würde allein zu einem erheblichen und vermeidbaren Flächenverbrauch von mindestens 27 ha, davon einer Versiegelung von 5,67 ha führen.

26,67 ha gesamter Flächenbedarf, davon 5,67 ha Versiegelung, Grünfl. 21,0 ha, davon im Straßenkörperbereich 13,98 ha, außerhalb (va1 – va3) 7,02 ha.

Die Verluste an landwirtschaftlicher Fläche wären enorm, weil neben den direkt beanspruchten Flächen ein hoher Anteil an Verschnittflächen entstehen würde, der dann unbewirtschaftbar bleibt. Durch die Maßnahme würde der landwirtschaftliche Grundstücksmarkt weiter negativ zu Lasten der Landwirte angeheizt.

Mindestens ein Bio-Haupterwerbsbetrieb ist mit über 5 % seiner landwirtschaftlichen Nutzfläche direkt betroffen und damit existenzbedroht.

Jede Minute werden in Bayern für Siedlungs- und Verkehrszwecke 126 m<sup>2</sup> verbraucht. Mit einem täglichen Verlust von 25 Fußballfeldern (18,1 ha; aktueller Stand 2013) ist Bayern nach wie vor einer der Spitzenreiter unter den Bundesländern beim Flächenverbrauch. Der durchschnittliche tägliche Flächenverbrauch ist seit 2003 so gut wie nicht gesunken.

Die Bayerische Staatsregierung hat erkannt, dass die ungebremste Flächenversiegelung weit reichende negative Folgen auf Klima, Hochwasserproblematik usw. hat und hat es sich entsprechend auf höchster politischer Ebene zum Ziel erklärt, den Flächenfraß zu stoppen. Auch die Bundesregierung hat mit ihrem Ziel, die Flächeninanspruchnahme auf 30 ha/Tag im Jahr 2020 zu reduzieren, das Problem erkannt.

Die umfangreiche Flächenversiegelung bei der geplanten Baumaßnahme steht damit krass im Widerspruch zu den Zielen der Staatsregierung und der Bundesregierung und wird daher vom Bund Naturschutz strikt abgelehnt.

**Der Bund Naturschutz fordert, aus Gründen des Bodenschutzes das Planfeststellungsverfahren einzustellen.**

## **11. Naherholung**

Eines der wichtigsten Naherholungsgebiete wird von der Stadt abgeschnitten und in seiner Erholungsfunktion erheblich beeinträchtigt, im Ergebnis zerstört.

Eine landkreisbedeutsame landschafts- und stadtbildprägende Allee würde zerstört.

Völlig entwertet mit der Durchschneidung und den Emissionen wird der gesamte Bereich einschließlich der Mutschach als fußläufig erreichbares Naherholungsgebiet und die verschiedenen Sportanlagen.

Damit würden die bislang gute Stadtplanung dieses Bereiches mit der Sport- und Naherholungsfunktion und die Verzahnung von Siedlungsbereichen mit der Landschaft zunichte gemacht.

Der für die Naherholung besonders bedeutsame Mutschachwald hat für die Stadt Dinkelsbühl eine zentrale Funktion. Deshalb lehnt der BN die dauerhafte Beeinträchtigung des Mutschachwaldes ab. Weitere Beeinträchtigungen dieses Naherholungsgebietes durch anfallende Verkehrsemissionen sind nicht hinnehmbar.

Die neue Straße würde teilweise auf einem bis zu fünf Meter hohen Damm verlaufen, der nur noch an zwei Stellen zu queren wäre. Das Naherholungsgebiet verlore somit seine Bedeutung/seinen Sinn/seinen Nutzen. Damit wird die Nutzung des Mutschachwaldes extrem eingeschränkt und ist für Erholungssuchende mit erheblichen negativen Auswirkungen verbunden.

Auch das herrliche Landschaftsbild der Mutschachallee würde zerstört. Gerade im westmittelfränkischen Raum sind solche landschaftsprägenden Naturdenkmäler und ihre angrenzenden Bereiche als beliebte Naherholungsgebiete für den Erhalt unserer körperlichen Unversehrtheit unverzichtbar.

Die Straße soll sehr nahe an den Rand des Mutschachwaldes gebaut werden.

Die Angaben in den Plänen stimmen allerdings so nicht, denn der Wald hat sich im Laufe der Jahre Richtung Stadt entwickelt, so dass die Grenzsteine nicht mehr an den angenommenen Stellen, sondern tiefer im Wald liegen.

Sollte der Bau planmäßig umgesetzt werden, wären Eingriffe in den durch bayerisches Waldgesetz und bayerische Verfassung geschützten Wald nötig.

Die Waldränder, der sogenannte Waldmantel, der die Aufgabe des Schutzes des Waldes vor Windwurf haben, müsste geöffnet und teilweise Bäume gefällt werden. Weiteren Bäumen würden Starkwurzeln abgetrennt und beschädigt.

Dies führt zum einen zu einer Schwächung, zum anderen auch zu erheblicher Verringerung der Standsicherheit. Darunter sind auch Bäume die Naturdenkmalstatus haben.

Eine Öffnung des Waldrandes lässt sich nicht mehr aufbauen. Ein Innenwaldmantel entsteht, solange eine Schattenwirkung der Altbäume gegeben ist, nicht. Ein Ersatzmantel kann nur entstehen bei Beseitigung der Altbäume am jetzigen Waldrand. Der Wald wäre somit dem Windwurf freigegeben, der sich dadurch exponentiell erhöht. Die Hinterliegerflächen würden stark beeinflusst.

Zum Schutz des schönen und bedeutenden Waldes sollte auf die Baumaßnahme verzichtet werden.

Bei Bau-km 1+790 steht eine Einzeleiche an der Südwestecke des „vorderen Tiegert“. Diese Eiche gilt als Naturdenkmal. Dicht neben dieser Eiche soll ein öffentlicher Feldweg neu angelegt werden. Durch den Bau dieses Feldweges wird das Wurzelwerk des Baumes geschädigt, sodass ein Absterben des Baumes zu befürchten ist. Dieser Baum muss erhalten und geschützt werden.

Selbst das Staatliche Bauamt Ansbach bestätigt in seiner Umweltverträglichkeitsstudie die zahlreichen negativen Auswirkungen, die durch den Bau der Ostumfahrung u.a. für Mensch und Natur entstehen würden.

Von der „*Minderung der Wohn- und Lebensqualität in den östlichen Stadtteilen*“ bis hin zum „*Verlust der Erholungseignung und Erholungsqualität regional bedeut-*

samer *Erholungsräume*“, die Liste der Originalaussagen zu den Beeinträchtigungen auf Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser und Landschaftsbild ist lang und dokumentiert, was sonst nicht gern offen angesprochen wird: Die geplante Osttrasse hat Auswirkungen, deren negative Folgen derzeit weder abschätzbar noch absehbar sind.

Das Areal, durch das der Trassenneubau geführt werden soll, ist eines der wichtigsten Naherholungsgebiete der Stadt Dinkelsbühl. Der Stadtrat der Großen Kreisstadt Dinkelsbühl hat aufgrund dieser Bedeutung bei der aktuell gültigen Novellierung des Flächennutzungsplanes im Jahr 2002 entschieden, den Bereich von jeglicher Bebauung freizuhalten, um das Naherholungsgebiet auch für künftige Generationen zu schützen.

Konkret spricht der bestehende Flächennutzungsplan aus dem Jahr 2002 vom „*beliebtesten Dinkelsbübler Erholungsgebiet*“. „*Jede starke Bauentwicklung bewirkt hier eine Einschränkung (...)*“, deshalb sind „*(...) die Freizonen zum Mutschachwald unbedingt vor Bebauung zu schützen*“. (Flächennutzungsplan 2002, S. 59).

Darüber hinaus wird seit langem diskutiert, ein direkt an die gedachte Straße angrenzendes Wasserschutzgebiet über den Bereich der geplanten Bebauung hinaus auszuweiten, um mögliche Schadstoffeintragungen zu vermeiden. Der Flächennutzungsplan spricht hier von der Notwendigkeit einer großräumigen „*Sicherung des Wasserschutzgebietes Mutschachwald*“ (ebd., S. 97). Weiter wirbt der Plan auf Seite 123 aufgrund der hohen „*Bedeutung für den Trinkwasserschutz, für das Kleinklima und die Tier und Pflanzenwelt*“ den „*Bereich als Landschaftsschutzgebiet*“ auszuweisen. Zumal es sich bei den Bäumen des Waldes größtenteils um Naturdenkmäler handelt, die nach dem Bayerischen Naturschutzgesetz gesichert werden sollen (ebd., S. 131). Aus diesen Gründen wurden alle baulichen Überlegungen als nicht vertretbar eingestuft, stattdessen aber ein Freiflächenkonzept erarbeitet. (ebd., siehe Seiten 90, 92 und 161).

Der Flächennutzungsplan verfolgt damit konsequent die Ziele, die bereits 1987 diskutiert und erkannt wurden. Im Vorentwurf des Flächennutzungs- und Landschaftsplan vom 4. Februar 1987 ist dort bereits zu lesen: „*Eine Ostumgehung wird von der Stadt Dinkelsbühl abgelehnt. (...)*“

Arc.grün weist im LBP ebenfalls auf die Aussagen des Flächennutzungsplanes hin (siehe LBP, Seite 9):

„*Darüber hinaus werden im Flächennutzungsplan folgende Ziele und Planungsvorgaben bzw. Aussagen der Landschaftsplanung für den Raum östlich des Stadtgebietes getroffen:*

- *Sicherung der Landwirtschaft und des Waldrandes zwischen Stadtrand und Mutschachwald*
- *Verbesserung der stadtnahen Erholungsflächen, neue Fußwegeverbindungen*
- *Erhalt der alten Mutschachallee, Sicherung als Grünfläche*
- *großräumige Sicherung des Wasserschutzgebietes Mutschachwald*
- *Freihalten des unverbauten Westhanges mit freiem Blick auf die Altstadt und der noch unverbauten Südhangbereiche zwischen Wald und Gewerbegebiet“*

Auch der Regionalplan der Region Westmittelfranken spricht sich durch seine Ziele gegen den Bau einer Straße im Osten aus (siehe LBP Seite 8):

„Der Regionalplan der Region Westmittelfranken (8) Regionaler Planungsverband Westmittelfranken Stand 2011) ordnet den Untersuchungsraum dem Mittelbereich Dinkelsbühl mit dem Mittelzentrum Dinkelsbühl zu. Zudem werden die östlich der Stadt gelegenen Wälder und Talräume bei Mögelins Schloßlein und Weiherhaus als landschaftliches Vorbehaltsgebiet dargestellt, außerdem ist der Raum Teil eines Vorranggebietes für die Wasserversorgung (TR 9).

Folgende fachliche Zielsetzungen für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild werden formuliert:

- Bei der weiteren notwendigen Entwicklung der Region und ihrer Teilräume sollen die natürlichen Lebensgrundlagen sowie die landschaftliche Schönheit und Vielfalt und das reiche Kulturerbe bewahrt werden (AI 4).
- Es ist darauf hinzuwirken, dass die unterschiedlichen Teillandschaften der Region Westmittelfranken unter Wahrung der Belange der bäuerlichen Landwirtschaft langfristig so gesichert, gepflegt und entwickelt werden, dass
  - die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts erhalten und verbessert wird,
  - die natürlichen Landschaftsfaktoren Luft, Boden, Wasser, Tier- und Pflanzenwelt in ihrer Funktion und in ihrem Zusammenwirken bewahrt bleiben,
  - die ökologische Ausgleichsfunktion gestärkt wird,
  - die typischen Landschaftsbilder des fränkischen Schichtstufenlandes erhalten werden und
  - die Erholungseignung möglichst erhalten oder verbessert wird (BI 1.1 G).
- Die naturnahen Biotop der Region sollen als ökologische Regenerationzellen erhalten werden (BI 1.1 Z).
- Es ist darauf hinzuwirken, die Erholungsfunktion der Region mit ihrer landschaftlichen und kulturellen Attraktivität zu sichern und weiterzuentwickeln (BI 1.2.1 G).
- Es ist anzustreben, der natürlichen Erholungseignung der nur wenig oder gering belasteten Teilräume der freien Landschaft insbesondere bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen verstärkt Rechnung zu tragen (BI 1.2.1 G).
- Es ist von Bedeutung, den Belangen der naturnahen Erholung bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen in den landschaftlichen Vorbehaltsgebieten und in den Naturparks sowie im Bereich der Erholungsschwerpunkte ein besonderes Gewicht beizumessen (BI 1.2.1 G).
- Vor allem für die vorwiegend naturnahe Erholung sollen die stadt- und ortsnahen Wälder ... der Mittelzentren... Dinkelsbühl ... erhalten und entwickelt werden (BI 1.2.8 Z).
- ... In den landschaftlichen Vorbehaltsgebieten soll der Sicherung und Erhaltung besonders schutzwürdiger Landschaftsteile bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen ein besonderes Gewicht beigemessen werden (BI 2.1.1 Z).
- Ökologisch bedeutsame Flächen, insbesondere Feuchtwiesen und Altwässer, sollen vor beeinträchtigenden Eingriffen soweit wie möglich bewahrt werden. Teiche und Feuchtgebiete sollen nach Möglichkeit naturnah erhalten werden (BI 2.2.2.4 Z).
- ... In den Vorranggebieten Wasserversorgung soll der Sicherung der öffentlichen Wasserversorgung Vorrang gegenüber konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen eingeräumt werden (BI 3.2.2.3 Z).“

Die Waldfunktionskarte für den Landkreis Ansbach spricht bezüglich des Mutschachwaldes östlich Dinkelsbühls von einem Wald „mit besonderer Bedeutung für die Erholung (Intensitätsstufe I)“ und von einem „Schwerpunkt des Erholungsverkehrs“.

Ebenso spricht sich das Arten- und Biotopschutzprogramm des Landkreises Ansbach in seinen Zielen gegen die Ostumfahrung aus (siehe LBP Seite 8)

## **12. Einzelhandel und Tourismus**

Durch die Ostumfahrung würde ein beträchtlicher Teil der Tagestouristen an der Stadt vorbeigeleitet. Dem Einzelhandel und dem Tourismus würde damit ein erheblicher Teil der Kundschaft abgezogen. Für manche Betriebe hätte dies Existenz bedrohende Ausmaße mit allen Folgen.

Direkt betroffen wäre auch der Campingplatz. Durch die Verlärmung wären Übernachtungsrückgänge eine absehbare Folge. Insbesondere aber ist der Abzug von Dauercampern und deren Kaufkraft an ruhigere Plätze zu befürchten.

## **13. Ausgleich und Ersatz**

Das tatsächliche und zerstörerische Ausmaß des Eingriffs wird in den Planungsunterlagen z.T. falsch bzw. irreführend dargestellt.

Offenbar ist man von den Grundstücksgrenzen ausgegangen und negiert dabei, dass der Traufbereich der ökologisch extrem wertvollen Altbäume etwa 12 Meter darüber hinaus geht und sich im Übrigen am Boden ein artenreicher Saum entwickelt hat.

Eingriffe im Traufbereich von Altbäumen verbieten sich von selbst, weil das langfristig häufig zum Absterben führt. Die DIN 18920 scheint hier nicht korrekt angewandt zu sein.

Der Bestands- und Konfliktplan kann in vielen Fällen nicht nachvollzogen werden. Z.B. sind im vorgenannten Bereich, etwa von Bau-km 1+200 – 2+000 die dargestellten Punkte K 6 und K 11 schon in der Konfliktbewertung nicht ausreichend.

Ein wesentliches Problem dort ist der Waldsaum und die Altbäume. Die tatsächlichen Probleme werden falsch oder gar nicht benannt, fälschlicherweise sind auch keine Ziel führenden Kompensationsmaßnahmen (die ohnehin nicht möglich wären, weil hier der Eingriff nicht genehmigungsfähig ist) aufgeführt. Insofern nützt es wenig, wenn die Wirkungen und Probleme in der saP (z. B. S 38ff) genannt sind – es fehlt die Konsequenz des Nicht-Eingriffs. In diesem Bereich zeigt sich besonders deutlich, dass – unabhängig vom fehlenden Bedarf – kein Raum für eine Ostumfahrung Dinkelsbühls vorhanden ist.

Dass im Waldrandbereich auch etliche Wildwechsel bestehen, wurde offenbar nicht beachtet. Auch diese Lebensraumbeziehung würde zerstört, Wildunfälle sind vorprogrammiert, zumal kein Wildschutzzaun vorgesehen ist. Insofern sind auch diesbezüglich die Unterlagen fehlerhaft

Die diversen Untersuchungen konzentrierten sich meist auf formelle und sachliche Einzelaspekte. Dem zentralen Naturschutzproblem, dass sich der Wert der Mutschach aus der Gesamtheit und dem Zusammenspiel aller Einzelkomponenten ergibt und diese das „Gesamtkunstwerk“ bilden, wurde bei der Planung nicht Rechnung getragen. Es wird verkannt, dass der Eingriff durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht reparabel ist.

Die Summationswirkung wurde weitestgehend außer Acht gelassen.

Der Ausgleich wurde folglich falsch berechnet, weil viele Probleme als solche gar nicht angesprochen wurden.

Für die Ausgleichsmaßnahmen wird landwirtschaftliche Fläche in Anspruch genommen. Unter der Überschrift „Landwirtschaft als öffentlicher Belang“ wird ausgeführt, dass eine weitere Minderung der Inanspruchnahme nicht möglich sei (Unterlage Nr. 1, S. 82). Nicht erläutert wird, ob den Erfordernissen des § 15 Abs. 3 BNatSchG Rechnung getragen worden ist. Danach ist vorrangig zu prüfen, ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht werden kann, um möglichst zu vermeiden, dass Flächen aus der Nutzung genommen werden. Es muss daher geprüft werden, wo Flächen, die entsiegelt werden können, bestehen.

## **14. Fazit**

Wie vorstehend und in den genannten Gutachten vielfach dargelegt, bestehen bei vielen Punkten der Planung erhebliche Abwägungsmängel, die nicht geheilt werden können. Ein grundsätzlicher Abwägungsmangel besteht aber schon darin, dass Alternativen zur Ostumfahrung nie ernsthaft und gleichrangig geprüft wurden.

Aus all den vorgenannten Gründen ergibt sich, dass die Ostumfahrung nicht genehmigungsfähig ist.

**Der BUND Naturschutz fordert, das Planfeststellungsverfahren mit einer Ablehnung des Vorhabens abzuschließen und die dargelegten Alternativen ordnungsgemäß und ernsthaft zu prüfen.**

Mit freundlichen Grüßen