



Raumordnerische Beurteilung

Ausbau

B 312

**Abschnitt
Biberach-Ringschnait,
bis
Erlenmoos-Edenbachen**

Landkreis Biberach

Regierungspräsidium Tübingen

31. Juli 2019

Inhaltsverzeichnis:

	Seite
I. Ergebnis des Raumordnungsverfahrens	6
1. Tenor	6
2. Maßgaben	7
3. Geltungsdauer der Raumordnerischen Beurteilung	8
II. Begründung	9
1. Vorhabenbeschreibung	9
1.1 Erforderlichkeit und Ziele des Vorhabens	9
1.2 Trassenauswahlprozess	10
1.3 Beschreibung der Trassen	11
1.4 Antragsunterlagen	16
1.5 Verfahren	17
1.5.1 Vorbereitung des Verfahrens	17
1.5.2 Einleitung des Verfahrens und Verfahrensablauf	18
1.5.3 Ergebnis der Anhörung und Beteiligung	20
1.5.4 Stellungnahme des Vorhabenträgers	27
1.6 Frühzeitige und Nichtförmliche Öffentlichkeitsbeteiligung	29
2. Rechtliche Würdigung	30
2.1 Rechtsgrundlagen und Prüfungsmaßstab	30
2.2 Raumordnerische Belange außerhalb des Umweltbereichs	33
2.2.1 Allgemeine raumstrukturelle Gesichtspunkte	33
2.2.1.1 Raumkategorien und Zentrale Orte	33
2.2.1.2 Entwicklungsachsen	33
2.2.2 Siedlungswesen und Gewerbliche Wirtschaft, Tourismus	35
2.2.2.1 Siedlungswesen	36
2.2.2.2 Gewerbliche Wirtschaft und Tourismus	41
2.2.3 Freiraumstruktur	47
2.2.3.1 Land- und Forstwirtschaft	48
2.2.3.1.1 Landwirtschaft	49
2.2.3.1.2 Forstwirtschaft	56
2.2.3.2 Naturschutz und Landschaftspflege	61
2.2.3.3 Rohstoffsicherung	69

2.2.4 Infrastruktur	71
2.2.4.1 Verkehr	71
2.2.4.1.1 Straßenverkehr	71
2.2.4.1.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	80
2.2.4.2 Sonstige technische Infrastruktur	82
2.3 Raumbedeutsame Umweltauswirkungen	85
2.3.1 Flächenbilanz und Massenbewegungen	86
2.3.2 Schutzgut Mensch/Wohnumfeld und Erholung	90
2.3.3 Schutzgut Boden	98
2.3.4 Schutzgut Wasser	99
2.3.4.1 Grundwasser und Wasserwirtschaft	99
2.3.4.2 Oberflächengewässer	104
2.3.5 Schutzgut Klima	107
2.3.6 Schutzgut Pflanzen und Tiere	108
2.3.7 Schutzgut Landschaft und Landschaftsbild	114
2.3.8 Kultur- und Sachgüter	117
2.4 Raumordnerische Gesamtabwägung	122
III. Abschließende Hinweise	133
1. Rechtliche Wirkung der Raumordnerischen Beurteilung	133
2. Geltungsdauer der Raumordnerischen Beurteilung	133
3. Kostenentscheidung	134
4. Unterrichtung der Beteiligten	134

Abkürzungsverzeichnis

16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12.06.1990, BGBl I 1990, 103
Abs.	Absatz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29. November 2018 (BGBl. I S. 2237)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege Bundesnaturschutzgesetz; BGBl I 2009, 2542; zuletzt geändert durch Art. 8 G v. 13.5.2019 I 706
BNetzA	Bundesnetzagentur
BBPlG	Gesetz über den Bundesbedarfsplan - Bundesbedarfsplangesetz BGBl I 2013, 2543; 2014, 148, 271; zuletzt geändert durch Art. 3 G v. 13.5.2019 I 706
DSchG	Gesetz zum Schutz der Kulturdenkmale (Denkmalschutzgesetz - DSchG) in der Fassung vom 6. Dezember 1983; zuletzt geändert: § 3 geändert durch Artikel 37 der Verordnung vom 23. Februar 2017 (GBl. S. 99, 104)
FFH-Richtlinie	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie, Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992. Abl. Nr. L206/7
FNP	Flächennutzungsplan
FVA	Forstliche Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg
Kap.	Kapitel
Kfz/24h	Kraftfahrzeuge in 24 Stunden
LEP	Landesentwicklungsplan Baden - Württemberg vom 23.07.2002
LGRB	Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau beim Regierungspräsidium Freiburg
LplG	Landesplanungsgesetz in der Fassung vom 10. Juli 2003, GBl 2003, 385, zuletzt geändert am 28.11.2018, GBl. S. 439, 446
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LUBW	Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
LWaldG	Waldgesetz für Baden-Württemberg (Landeswaldgesetz - LWaldG) in der Fassung vom 31. August 1995; GBl. 1995, 685; § 9 geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 19. Juni 2018 (GBl. S. 223, 236)
NatSchG	Gesetz des Landes Baden-Württemberg zum Schutz der Natur und zur Pflege der Landschaft (Naturschutzgesetz - NatSchG) vom 23. Juni 2015; GBl. 2015, 585

NABEG	Netzausbaubeschleunigungsgesetz Übertragungsnetz; BGBl I 2011, 1690; zuletzt geändert durch Art. 2 G v. 13.5.2019 I 706
NSG	Naturschutzgebiet
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OD	Ortsdurchfahrt
PS	Plansatz
RLW 2016	Richtlinie für den ländlichen Wegebau
ROG	Raumordnungsgesetz vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), zuletzt geändert durch Artikel 2 Abs. 15 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808)
RoV	Raumordnungsverordnung vom 13. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2766), zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 13. Mai 2019 (BGBl. I S. 706)
RQ	Regelquerschnitt
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung; BGBl I 2010, 94; Neugefasst durch Bek. v. 24.2.2010 I 94; zu- letzt geändert durch Art. 22 G v. 13.5.2019 I 706
VBG	Vorbehaltsgebiet
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfern- straßen in der Baulast des Bundes
VRG	Vorranggebiet
VwV Öffentlichkeitsbetei- ligung	Verwaltungsvorschrift der Landesregierung zur Intensi- vierung der Öffentlichkeitsbeteiligung in Planungs- und Zulassungsverfahren
WG	Wassergesetz für Baden-Württemberg (WG) Vom 3. Dezember 2013; GBl. 2013, 389
WSG	Wasserschutzgebiet

I. Ergebnis des Raumordnungsverfahrens

1. Tenor

Als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens wird festgestellt:

- 1.1 Unter der Voraussetzung, dass die Bestandstrasse der B 312 zwischen Erlenmoos und Edenbachen auf das in der Gesamtabwägung näher ausgeführte zwingend erforderliche Maß zurückgebaut wird, entspricht die Trassenführung auf dem Variantenbündel A (Ringschnait) - H5 (Ochsenhausen bis Edenbachen) und A (teilweise Variante A Edenbachen) den Zielen der Raumordnung.
- 1.2 Unter Abwägung der Grundsätze und sonstigen Erfordernissen der Raumordnung stellt diese Trassenführung die raumordnerisch günstigste Lösung dar.
- 1.3 Im Abschnitt Ringschnait und im Abschnitt Edenbachen sind die jeweiligen Varianten A mit den Zielen der Raumordnung vereinbar und stellen in Abwägung der Grundsätze der Raumordnung die raumordnerisch günstigste Lösung dar.
- 1.4 Im Abschnitt Ochsenhausen bis Edenbachen ist Variante H5 unter der in 1.1 formulierten Voraussetzung mit den Zielen der Raumordnung vereinbar und stellt in Abwägung der Grundsätze der Raumordnung die raumordnerisch günstigste Lösung dar.
- 1.5 Sollte aus raumordnerisch nicht relevanten Gründen Variante H5 im Abschnitt Ochsenhausen bis Edenbachen nicht umsetzbar sein, ist auch Variante D 3 mit den Zielen, Grundsätzen und sonstigen Erfordernissen der Raumordnung noch vereinbar.
- 1.6 Im weiteren Verfahren ist die Planung im Abschnitt Ringschnait mit der Planung für die Verlegung der 220/380 kV-Leitung Wullenstetten - Niederwangen (Maßnahme Nr. 25 des Bundesbedarfsplans) abzustimmen.

- 1.7 Die Planung ist mit der Planung der Stadt Biberach über Hochwasserrückhaltemaßnahmen im Dürnachtal südlich von Ringschnait abzustimmen.
- 1.8 Die unter 2. aufgeführten Maßgaben sind Bestandteil dieser Entscheidung und bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.
- 1.9 Die unter II. 1.4 aufgeführten Unterlagen sind Grundlage und Bestandteil dieser Entscheidung.

2. Maßgaben

Die raumordnerische Beurteilung ergeht unter folgenden Maßgaben:

- 2.1 Im weiteren Verfahren ist zu prüfen, ob ein weitergehender Rückbau der bestehenden B 312 zwischen Erlenmoos und Edenbachen möglich ist. Der verbleibende Streckenabschnitt darf nur für die in der Gesamtabwägung beschriebenen zwingend notwendigen Nutzungen offengehalten werden. Entsprechende bauliche und verkehrliche Maßnahmen sind vorzusehen.
- 2.2 Die in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren vorgeschlagenen Minimierungs- und Ausgleichmaßnahmen sind im weiteren Verfahren zu prüfen und nach Möglichkeit umzusetzen.
- 2.3 Auf die spätestens zeitgleiche Realisierung der in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren dargestellten Verbindungsstraße von Ochsenhausen entlang der Werksgebäude der Fa. Liebherr zur K 7511 sollte geachtet werden.
- 2.4 Zur Reduzierung der Auswirkungen auf Laubach, Edelbeuren und Erolzheim sind verkehrlenkende Maßnahmen zu prüfen. Die in den Unterlagen hierzu enthaltenen Vorschläge sind im weiteren Verfahren auf ihre Wirksamkeit zu prüfen.
- 2.5 Erforderliche Ausgleichsmaßnahmen sollen unter Berücksichtigung der landwirtschaftlichen Belange umgesetzt werden. Sie sollten nach Möglichkeit ortsnah umgesetzt werden und der Stärkung des Biotopverbunds entlang der Gewässer dienen.

- 2.6 Im Abschnitt Ringschnait ist zu prüfen, ob zur Reduzierung der Zerschneidungswirkung der Trasse eine zumindest teilweise Verlegung in Richtung Ortslage möglich ist.
- 2.7 Im Abschnitt Ochsenhausen bis Edenbachen ist eine Verlegung der Trasse im Bereich des Bernener Waldes nach Westen zu prüfen. Die landwirtschaftlichen Belange und die Belange des Artenschutzes sind dabei zu beachten.
- 2.8 Die Versuchsfläche der Forstlichen Versuchs- und Forschungsanstalt im Bernener Wald ist zu schonen.
- 2.9 Im Interesse der effizienten Nutzung vorhandener Rohstoffe ist im weiteren Verfahren und bei der Ausführung der Maßnahme zu prüfen, ob die beim Bau freigelegten Vorkommen für den Bau selbst oder anderweitig genutzt werden können.

3. Geltungsdauer der raumordnerischen Beurteilung

Diese raumordnerische Beurteilung gilt für die Dauer von fünf Jahren. Die Frist kann um höchstens weitere fünf Jahre verlängert werden, wenn die Verlängerung vor Fristablauf schriftlich beantragt wird und sich die für die Beurteilung maßgeblichen rechtlichen und sachlichen Verhältnisse nicht geändert haben.

II. Begründung

1. Vorhabenbeschreibung

1.1 Erforderlichkeit und Ziele des Vorhabens

Die Bundesstraße (B) 312 stellt eine wichtige West-Ost-Verbindung zwischen der Autobahn (A) 8 im Norden und der B 31 am nördlichen Bodenseeufer dar. Sie verbindet einerseits den Verdichtungsraum Stuttgart/Reutlingen/Tübingen mit dem Oberzentrum Memmingen und übernimmt in der Verlängerung durch die B 31 und B 311 die Verbindungsfunktion für den großräumig überregionalen Verkehr auf der Achse Freiburg im Breisgau nach Memmingen und weiter über die A 7/A 96 bis München.

Das hier zu beurteilende Vorhaben umfasst den Abschnitt der B 312 von westlich Biberach-Ringschnait bis östlich von Erlenmoos-Edenbachen und beinhaltet die Ortsumfahrungen von Ringschnait, Ochsenhausen, Erlenmoos und Edenbachen im Landkreis Biberach. Baulast- und Kostenträger ist die Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung. Das Landratsamt Biberach koordiniert auf Grundlage einer Planungsvereinbarung zwischen dem Land Baden-Württemberg und dem Landkreis den Planungsprozess.

Geplant ist ein einbahniger zweistreifiger Ausbau mit wechselnden Abschnitten mit Überholstreifen.

Der derzeitige Streckenverlauf der B 312 zwischen Ringschnait und Edenbachen zeichnet sich einerseits durch eine hohe Verkehrsbelastung mit überdurchschnittlichem Schwerverkehrsanteil und andererseits durch

- unzureichende Querschnitte
- unstetige, kurvige Verkehrsführung,
- Gefälle- und Steigungsstrecken
- beidseitig enge und dichte Bebauung in den Ortsdurchfahrten und
- massive Trenneffekte innerhalb der Siedlungsstrukturen

aus. Durch die Auswirkungen der hohen Verkehrsbelastung wird die Wohn- und Lebensqualität ebenso wie die städtebauliche Qualität in den Ortsdurchfahrten erheblich eingeschränkt. Die Lärm- und Luftqualitätsgrenzwerte werden im Prognose-Nullfall deutlich überschritten.

Die auch regional bedeutsame Verbindung des Mittelzentrums Biberach zur A 7/A 96 und dem Oberzentrum Memmingen wird durch diese Situation erheblich beeinträchtigt. Die im Einzugsbereich der B 312 angesiedelten, teilweise auch international tätigen Unternehmen werden dadurch in ihren Entwicklungsmöglichkeiten durch die schlechte Anbindung nach Osten (A 7/A 96) und Westen (B 30) ebenfalls erheblich eingeschränkt.

Als Ziele der Maßnahme wird vom Vorhabenträger folgendes formuliert:

- *„Verbesserung der Leistungsfähigkeit und somit der zwischenörtlichen, regionalen und überregionalen Verkehrsfunktionen,*
- *Verbesserung der Verkehrssicherheit,*
- *die Verringerung der bestehenden, ganz erheblichen Belastungen und Beeinträchtigungen für die betroffenen Siedlungsbereiche“¹.*

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist die Maßnahme als vordringlicher Bedarf gelistet².

1.2 Trassenauswahlprozess

Für jede der drei Ortsumfahrungen - Ringschnait, Ochsenhausen/Erlenmoos und Edenbachen - wurden mindestens zwei Trassenalternativen mit weiteren Untervarianten entwickelt und überprüft. Inhalt dieser Überprüfung waren auch mögliche Anschlussknoten und deren Auswirkungen auf Verkehrswirksamkeit und Entlastungswirkungen für die betroffenen Ortsdurchfahrten. Relevante Auswahlkriterien waren dabei

- naturschutzfachliche Belange,
- Einpassung in die Netzsystematik,
- Erfüllung verkehrlicher Zielsetzungen,
- baulich-konstruktive Anforderungen und hieraus resultierender Kosten.

Der Ausschluss bestimmter Varianten wird verbal-argumentativ begründet. Insbesondere wird umfassend auf die Gründe für den Ausschluss einer Südumfahrung von Ochsenhausen eingegangen.

¹ Teil A, S. 2

² Bundesverkehrswegeplan, Nr. 120, B 312 Ringschnait bis Edenbachen

Die Gründe, weshalb eine Südumfahrung von Ochsenhausen nicht weiterverfolgt wurde, sind nachvollziehbar und schlüssig. Der Vorhabenträger kommt hier zum Ergebnis, dass eine solche Variante aus umweltfachlicher Sicht nicht realisierungsfähig sei, da insbesondere auch das FFH-Gebiet „Rot und Bellamoner Rottum“ und Artenschutzbelange erheblich beeinträchtigt würden. Auch der Ausschluss bestimmter Trassenvariationen und Anschlussknoten ist schlüssig. In der Anhörung zum Raumordnungsverfahren wurden keine Argumente vorgetragen, welche diese Abschichtung in Frage stellen. Soweit in einer Stellungnahme die Sinnhaftigkeit der großräumigen Trassenführung angezweifelt wurde, hat dies nichts mit dem hier relevanten Ausschluss von Trassenvariationen zu tun und wird im Kapitel 2.2.4.1 „Verkehr“ geprüft.

Aus den Voruntersuchungen des Vorhabenträgers ergab sich im Raum Ochsenhausen zunächst eine nördliche Umfahrung von Ochsenhausen, südlich Goppertshofen. Aufgrund von Einsprüchen aus der Öffentlichkeit wurde im Scoping-Termin festgelegt, dass auch eine Variante nördlich von Goppertshofen in den Untersuchungsumfang des Raumordnungsverfahrens einzubeziehen ist. Dem ist der Vorhabenträger mit zwei Varianten gefolgt, die nachfolgend ebenfalls beschrieben werden.

1.3 Beschreibung der Trassen

Der geplante Streckenabschnitt der B 312 von Ringschnait bis Edenbachen ist geprägt durch die Ortsumfahrungen, so dass sich die gesamte Strecke zur besseren Übersichtlichkeit in insgesamt 2 Abschnitte aufgliedern lässt, wobei der Abschnitt zwischen Ochsenhausen und Edenbachen nochmals vier Untervarianten aufweist³.

Abschnitt Ringschnait:

Beide Varianten der Ortsumfahrung Ringschnait beginnen westlich der Biberacher Teilgemeinde am Ende des mittlerweile umgesetzten Neubaus im Abschnitt der B 312 von Jordanbad bis Ringschnait.

Variante A führt südlich an Ringschnait vorbei. Ein Anschluss der Teilgemeinde an die Neubaustrecke ist im Bereich der bestehenden B 312 im Westen und im Zuge der Kreisstraße (K) 7571 vorgesehen. Eine Anschlussstelle östlich von Ringschnait entfällt. Notwendig werden 2 Brückenbauwerke über die K 7502 von Ummendorf so-

³ Ein Übersichtsplan über das Verkehrsnetz befindet sich in Kapitel 2.2.4.1.1 Straßenverkehr

wie über die in Süd-Nord-Richtung verlaufende Dürnach. Bei dieser Variante ist ein Rückbau im Bereich östlich von Ringschnait möglich.

Variante B umfährt Ringschnait nördlich der Ortslage. Anschlüsse sind jeweils westlich und östlich von Ringschnait sowie im Zuge der K 7503 vorgesehen. Das Tal der Dürnach wird mit einer langen Brücke überspannt. Ein Rückbau bestehender Straßenabschnitte ist nicht möglich.

Abschnitt Ochsenhausen bis Ausbauende östlich von Edenbachen

Zur besseren Vergleichbarkeit wird dieser Abschnitt im Raumordnungsverfahren insgesamt betrachtet, obwohl er zum einen die Umfahrung von Ochsenhausen und Erlenmoos umfasst und zum anderen die Umfahrung Edenbachen, die wiederum in zwei Varianten untersucht wurden.

- Umfahrung Edenbachen -

Variante A beinhaltet eine nördliche Umfahrung von Edenbachen. Die zentrale Verknüpfung von Edenbachen erfolgt im Zuge des Anschlusses an die L 299. Das Reichenbachtal wird mit einer Brücke überspannt. Der Streckenabschnitt der bestehenden B 312 vom westlichen und vom östlichen Ortsausgang bis zum Abzweig der B 312 neu kann zurückgebaut werden.

Variante B verläuft südlich von Edenbachen. Die Ortslage wird durch jeweils eine Anschlussstelle im Osten und Westen erschlossen. Bei dieser Variante sind zwei Brückenbauwerke erforderlich. Rückbaumöglichkeiten bestehen östlich der Ortslage zwischen der neuen Anschlussstelle und dem Ort selbst.

Die Variante B als südliche Umfahrung von Edenbachen ist nach Einschätzung der Gutachter sowohl aufgrund des umweltfachlichen Konfliktpotentials als auch im Hinblick auf ihre Verkehrswirksamkeit und ihre Entlastungswirkung deutlich schlechter einzustufen als die nördliche Umfahrung und wird deshalb bei den nachfolgend dargestellten Umfahrungsvarianten Ochsenhausen mit Rückführung auf die bestehende B 312 nicht mehr separat berücksichtigt⁴.

Ochsenhausen bis Edenbachen

Für diesen Streckenabschnitt wurden insgesamt 4 Varianten überprüft. Die wesentlichen Unterscheidungsmerkmale sind dabei einerseits die Straßenführung bei der Umfahrung von Ochsenhausen und Erlenmoos und andererseits eine Rückführung

⁴ Unterlagen zum Raumordnungsverfahren, Teil A S. 75

der Umfahrungrasse auf die Bestandstrasse der B 312 oder Verbleib auf einer neuen Trasse bis östlich Edenbachen. Bei allen Varianten ist eine Weiterführung der Straße entlang des Liebherr-Werkes zur K 7511 als Kreisstraße zugrunde gelegt und in der Verkehrsuntersuchung für den Prognosefall als Bestand berücksichtigt.

Variante D3 umfährt Ochsenhausen zwischen der Ortslage Ochsenhausen und der Ochsenhauser Teilgemeinde Goppertshofen. Die Streckenführung verbleibt auf einer Neubautrasse und mündet westlich des Reichenbachtals wieder in die Trassenführung der Variante A der Umfahrungrasse Edenbachen. Verknüpfungen sind westlich von Ochsenhausen, nördlich von Ochsenhausen im Zuge der L 285, mit der K 7510 und nördlich von Edenbachen im Zuge der L 299 vorgesehen.

Variante H5 umfährt Goppertshofen nördlich in einem großen Bogen und trifft beim Bernener Wald auf die Streckenführung der Variante D3. Mit der Ausnahme, dass die Verknüpfung mit der L 285 von Gutenzell-Hürbel bei dieser Variante nördlich von Goppertshofen erfolgt, sind die Verknüpfungen mit denjenigen der Variante D3 identisch.

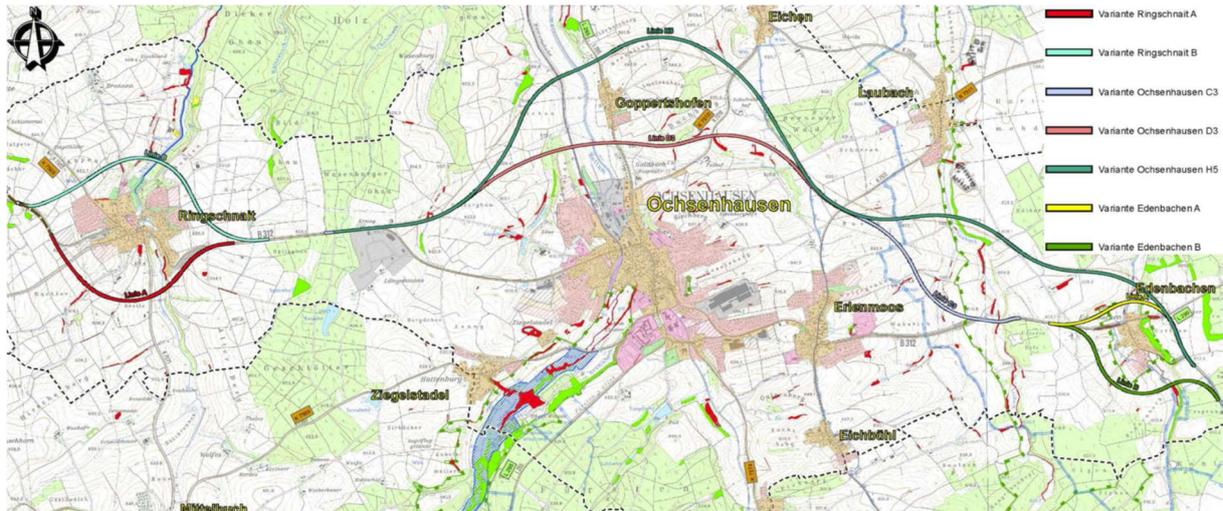
Bei diesen **beiden Varianten** soll die bestehende B 312 zwischen Erlenmoos und Edenbachen zurückgebaut werden.

Variante D3/C verläuft ebenfalls zwischen Ochsenhausen und Goppertshofen und führt östlich von Erlenmoos (westlich des Waldgebiets Unteres Holz) zurück auf die Bestandstrasse. Edenbachen wird nördlich auf der Variante A umfahren. Verknüpfungen sind westlich und nördlich von Ochsenhausen, an der K 7511 und im Bereich der Rückführung auf die Bestandstrasse vorgesehen. Der Anschluss von Edenbachen erfolgt im Zuge der L 299. Rückbaumöglichkeiten bestehen hier im Bereich zwischen dem westlichen Ortsrand von Edenbachen und der Verschwenkung der Neubaustrecke nach Norden.

Die Variante H5/C unterscheidet sich von der Variante D3/C nur dadurch, dass die Umfahrungrasse nördlich von Goppertshofen erfolgt. Ab dem Bernener Wald ist die Streckenführung mit D3/C identisch.

Die nachfolgende Abbildung 1 zeigt die Varianten im Überblick.

Raumordnerische Beurteilung vom 31. Juli 2019
 B 312 Biberach-Ringschnait bis Erlenmoos-Edenbachen
 Seite 14



Quelle: Unterlagen zum ROV, Teil A, S. 12

Die wichtigsten Merkmale der verschiedenen Trassenvarianten sind in nachfolgender Übersicht zusammengefasst. Bezüglich der Details wird auf die umfangreichen Unterlagen zum Raumordnungsverfahren verwiesen.

Merkmale	Ringschnait		Ochsenhausen bis Ausbauende Edenbachen			
	Var. A	Var. B	D3	H5	D3/C + Umfahrung Edenbachen Var. A	H5/C + Umfahrung Edenbachen Var. A
Streckenlänge in km	2,43	3,14	10,2	11,3	9,7	11
- davon in landw. Nutzfläche	2,1	2,5	9	9,9	8,4	9,3
Flächenbedarf in ha (ca.)	7,6	10	31,8	32,7	33,3	34,3
- davon landw. Fläche	5,3	8	27,7	27,3	28,7	28,1
- davon Wald- fläche	0,1 ¹⁾	0,2 ¹⁾	1,5	1,6	1,3	1,5
- davon im LSG/VBG	-	-	6,8	6,8	4,8	4,8
Rückbau be- stehender Straßenab- schnitte in km	ca. 0,5 Kleiner Abschnitt im Westen 500 m im Osten	- Kleiner Abschnitt im Westen	ca. 2,5 B 312 Bestand zwischen Er- lenmoos und Edenbachen	ca. 2,5 B 312 Bestand zwischen Er- lenmoos und Edenbachen	ca. 0,5	ca. 0,5
Fläche in ha ²⁾			ca. 1,3	ca. 1,3		
Massenbewe- gungen in m ³ Saldo ³⁾	+ 98.600	+307.500	+ 20.500	+104.100	+160.400	+230.000
Summe Erd- bewegungen	156.400	346.900	751.900	712.700	892.800	859.000
Querschnitt	Einbahniger, zweistreifiger Regelquerschnitt mit Breite 11,50 gem. RAL mit stellenweise Überholspur					

Raumordnerische Beurteilung vom 31. Juli 2019
B 312 Biberach-Ringschnait bis Erlenmoos-Edenbachen
Seite 15

Merkmale	Ringschnait		Ochsenhausen bis Ausbauende Edenbachen			
	Var. A	Var. B	D3	H5	D3/C + Umfahrung Edenbachen Var. A	H5/C + Umfahrung Edenbachen Var. A
Verknüpfungen	2 - Westl. Ringschnait - K 7571 Südl. Ring- schnait	3 - Westl. Ringschnait - K 7503 nördl. Ring- schnait - östl. Ring- schnait	4 - Beginn der Baustrecke - L 265 südl. Goppertshofen - K 7511 - L 299 östl. Edenbachen	4 - Beginn der Baustrecke - L 265 nördl. Goppertshofen - K 7511 - L 299 östl. Edenbachen	5 - Beginn der Baustrecke - L 265 südl. Goppertshofen - K 7511 - B 312alt östl. Erlenmoos - L 299	5 - Beginn der Bau- strecke - L 265 nördl. Goppertshofen - K 7511 - B 312alt östl. Erlenmoos - L 299
Konstruktive Merkmale						
- Brücken	5	4	13	14	15	16
- Überdecke- lung	-	-	1	-	1	-
- Regenüber- laufbecken	2	1	5	5	3 (4) ⁴⁾	3 (4) ⁴⁾
Verkehrsent- lastung und - belastung an ausgewählten Stellen (KFZ/24 Std)	PF 1.3	PF 1.0	PF 4.1 Rückbau	PF 4.5 Rückbau	PF 4.2	PF 4.6
	OD Ring- schnait: -8.300 - 13.600 -	OD Ring- schnait -7.500 - 10.500	B 312-alt OD Ochsenh. -4.700 B 312-alt OD Erlenm.: -9.400 K 7511 OD Laubach +1.400 K 7511 Laubach- Erlenm. +3.100 L 265 OD Ochsenh. -2.100 L 265 OD Goppersh. +700 B 312-alt OD Edenbachen -6.900 – 9.400	B 312-alt OD Ochsenh. -3.300 - 4.000 B 312-alt OD Erlenm.: -9.400 K 7511 OD Laubach +1.200 K 7511 Lau- bach-Erlenm. +4.100 L 265 OD Ochsenh. -1.800 L 265 OD Goppersh. -1.700 B 312-alt OD Edenbachen -6.900 – 9.400	B 312-alt OD Ochsenh. -4.100 - 4.700 B 312-alt OD Erlenm.: -6.200 K 7511 OD Laubach +2.200 K 7511 Lau- bach-Erlenm. +900 L 265 OD Ochsenh. -2.500 L 265 OD Goppersh. +700 B 312-alt OD Edenbachen -6.900 – 9.400	B 312-alt OD Ochsenh. -3.400 - 3.900 B 312-alt OD Erlenm.: -6.000 K 7511 OD Laubach +1.900 K 7511 Laubach- Erlenm. +1.200 L 265 Ochsenh.. nördl. B312 -1.800 L 265 OD Goppersh. -1.700 B 312-alt OD Edenbachen -6.900 – 9.400
Lärm- immissionen (Nur Nachtbereich Werte gerundet)	OD Ring- schnait -15 bis 28 dB(A)	OD Ring- schnait -12 bis 14 dB(A)	OD Ochsenh. - 7 bis 8 dB(A) OD Erlenmoos -13 bis 18 dB(A) OD Edenbachen - 24 bis 27 dB(A) OD Goppertshofen + 1 dB(A) OD Laubach + 5 dB(A)	OD Ochsenh. - 6 bis 7 dB(A) OD Erlenmoos -13 bis 18 dB(A) OD Edenbachen - 24 bis 26 dB(A) OD Goppertshofen - 2 dB(A) OD Laubach + 5 dB(A)	OD Ochsenh. - 7 bis 8 dB(A) OD Erlenmoos - 10 dB(A) OD Edenbachen - 21 bis 24 dB(A) OD Goppertshofen + 0,4 dB(A) OD Laubach + 5 dB(A)	OD Ochsenh. - 7 dB(A) OD Erlenmoos -9 bis 10 dB(A) OD Edenbachen - 21 bis 24 dB(A) OD Goppertshofen - 2 dB(A) OD Laubach + 5 dB(A)
Wasser- schutzgebiet	-	-	WSG Gutenzell- Ursprung Zone IIIA: 6,6 ha	WSG Gutenzell- Ursprung Zone IIIA: 6,6 ha	WSG Gutenzell- Ursprung Zone IIIA: 7,5 ha	WSG Gutenzell- Ursprung Zone IIIA: 7,4 ha
Landschafts- schutzgebiet Flächenbedarf Zerschnei- dungslänge	-	-	ca. 6,8 ha 3,1 km – 1,6 km = 1,5 km		ca. 4,8 ha 2,6 km	

Merkmale	Ringschnait		Ochsenhausen bis Ausbauende Edenbachen			
	Var. A	Var. B	D3	H5	D3/C + Umfahrung Edenbachen Var. A	H5/C + Umfahrung Edenbachen Var. A
Schottervor- kommen: Länge der durchfahrenen Strecke in km	-	-	5,1	5,6	5,0	5,3

- 1) Überspannung
- 2) s.h. hierzu Kap. 2.2.3.1,
- 3) (+) = Überschuss; (-) = Defizit
- 4) Wert in Klammer mit bestehendem RÜB

1.4 Antragsunterlagen

Grundlage und Bestandteil dieser raumordnerischen Beurteilung sind die vom Vorhabenträger vorgelegten Unterlagen vom Oktober 2017, überarbeitet April 2018.
 Diese umfassen:

- Teil A: Beschreibung des Trassenauswahlprozesses/Vorhabensbeschreibung für die vertieft untersuchten Varianten
- Teil B: Beschreibung und Beurteilung des Raumes ohne Umweltsituation, der raumstrukturellen Auswirkungen des Vorhabens sowie Darstellung von Planungsempfehlungen
- Teil C: Umweltverträglichkeitsuntersuchung:
 Bericht
 Anhang A: Karten der Raumanalyse
 Anhang B 1: Risiko durch Flächeninanspruchnahme
 Anhang B 2: Risiko durch Verlärmung
 Anhang B 3: Risiko durch Luftschadstoffe
 Anhang C: Auszug Ortspläne
 Anhang D: Bodenkarte (BK 50)
 Anhang E: Natura 2000
 Anhang F: Biotope nach § 32 NatSchG Baden-Württemberg
 Anhang G: Biotopschutzwald
- Teil D: Allgemeinverständliche Zusammenfassung der Teile A bis D
- Teil E: Fachgutachten
 Verkehrsuntersuchung; Endbericht; 02/2014
 Verkehrsuntersuchung; Zusammenfassende Erläuterung aller relevanter Planungsfälle 01/2017
 Lärmuntersuchung; Endbericht 07/2011

Lärmuntersuchung; Ergänzende Planungsfälle 12/2012
Lärmuntersuchung; Untersuchung Linie D3 und H5, D3/C und H5/C
09/2017
Luftschadstoffgutachten; Endbericht 06/2011, ergänzt 01/2013
Luftschadstoffgutachten; Ergänzende Betrachtungen (Linie D3/H5/D3C und
H5C) 05/2017
Kurzstudie; Ökonomische Wirkungen der geplanten Ortsumfahrung B 312
Ringschnait, Ochsenhausen, Erlenmoos; Endbericht 10/2014
Botanische Untersuchung; Endbericht 01/2010
Faunistisches Sondergutachten zum Arten- und Biotopschutz; Endbericht
07/2010
Faunistisches Sondergutachten zum Arten- und Biotopschutz; Ergänzende
Untersuchungen 04/2011
Faunistisches Sondergutachten zum Arten- und Biotopschutz; Plausibilisie-
rung Fachbeitrag Fauna 12/2016
Faunistisches Sondergutachten zum Arten- und Biotopschutz; Artenschutz-
fachliche Beurteilung der Varianten 08/2017
FFH-Vorprüfung 7825-341; Endbericht 01/2014
FFH-Vorprüfung 7926-341; Endbericht 01/2014
Berücksichtigung des Besonders naturschutzfachlichen Planungsauftrags:
Endbericht 01/2014.

1.5 Verfahren

1.5.1 Vorbereitung des Verfahrens

Die Planung wurde im Jahr 2013 erstmals der höheren Raumordnungsbehörde vor-
gestellt. Dabei wurde festgestellt, dass im Falle der Notwendigkeit eines Linienbe-
stimmungsverfahrens nach § 16 FStrG die Durchführung eines Raumordnungsver-
fahrens nach §§ 15 Raumordnungsgesetz (ROG) und 18,19 Landesplanungsgesetz
(LplG) erforderlich wird. Dies wurde zunächst mit dem Ministerium für Verkehr und
Infrastruktur Baden-Württemberg und dem Bundesministerium für Verkehr und digita-
le Infrastruktur als Baulastträger abgestimmt.

Zur Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens wurde ein Beteiligungsscoping⁵ so-
wie ein Scoping-Termin durchgeführt. Auf Grundlage des Scoping-Papiers mit Bear-

⁵ S.h. hierzu Kapitel 1.6

beitungsstand 23. Juni 2014 fand dieser öffentlich am 22. Juli 2015 im Landratsamt Biberach statt. Als ein wesentliches Ergebnis des Scopings wurde dort festgelegt, dass für die Umfahrung von Ochsenhausen auch eine Variante, die nördlich von Goppertshofen verläuft, für das Raumordnungsverfahren mit vergleichbarer Tiefe wie die anderen Varianten aufbereitet und dort geprüft werden soll. Das Ergebnisprotokoll mit der Vorläufigen Festlegung des Untersuchungsrahmens wurde den Trägern öffentlicher Belange mit Schreiben vom 8. August 2015 übersandt.

Die Unterlagen wurden im November 2017 zur Prüfung der Vollständigkeit vorgelegt. Nach verschiedenen Abstimmungsgesprächen zur Vollständigkeit der Unterlagen wurde am 3. Juli 2018 in Ochsenhausen ein öffentlicher Informationstermin zu Ablauf, Aufgabe und Rechtswirkung des Raumordnungsverfahrens durchgeführt.

1.5.2 Einleitung des Verfahrens und Verfahrensablauf

Mit Schreiben vom 26. Juni 2018 hat das Landratsamt Biberach im Auftrag der Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Tübingen als Vertreter des Straßenbulasträgers die Einleitung des Raumordnungsverfahrens förmlich beantragt. Mit Schreiben vom 28. Juni 2018 hat die höhere Raumordnungsbehörde die Vollständigkeit der Unterlagen bestätigt und mit Schreiben vom selben Tag die Anhörung der Träger öffentlicher Belange und der beteiligten Kommunen sowie die Beteiligung der Öffentlichkeit eingeleitet.

Folgende Träger öffentlicher Belange wurden mit Frist zur Abgabe einer Stellungnahme bis zum 31. August 2018 aufgefordert:

- Verwaltungsgemeinschaft Biberach
- Vereinbarte Verwaltungsgemeinschaft Ochsenhausen
- Landratsamt Biberach
- Regionalverband Donau-Iller
- Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart
- Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 9 - Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau;
- Vermögen und Bau Baden-Württemberg, Amt Ulm
- Naturschutzbeauftragte beim Landkreis Biberach:
- Bundesnetzagentur, Referat 814 - Technische Fragen, Geodaten und Geoinformationssysteme

- Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND) - Regionalgeschäftsstelle Donau-Iller
- Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e.V., Arbeitskreis Biberach
- Naturschutzbund Deutschland (NABU) - Landesgeschäftsstelle -
- Kreisbauernverband Biberach-Sigmaringen e.V.
- Handwerkskammer Ulm
- Industrie- und Handelskammer Ulm
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Netze BW GmbH
- Terranets bw GmbH
- Amprion GmbH
- Transnet BW

Im Regierungspräsidium

- Abteilungen 3, 4, 5, 8
- Referate 51, 52, 53.1, 55, 56,

Nachrichtlich ohne Unterlagen wurden folgende Stellen über die Einleitung des Raumordnungsverfahrens informiert:

- Koordinierungsstelle im Regierungspräsidium
- Referat 24
- Sachgebiete 21-10b, 21-4
- Landesbauernverband in Baden-Württemberg e.V.
- Landesjagdverband Baden-Württemberg e.V.
- Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg, Stuttgart per E-Mail
- Referat 44

Die Städte Biberach, Ochsenhausen und die Gemeinde Erlenmoos wurden mit Schreiben vom selben Tag ebenfalls am Verfahren beteiligt und zusätzlich gebeten, die Unterlagen zur Anhörung und Unterrichtung der Öffentlichkeit für einen Monat zur kostenlosen Einsicht für jedermann während der Sprechzeiten auszulegen und Ort, Beginn und Dauer der Auslegung mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekanntzumachen. Der Öffentlichkeit wurde Gelegenheit zur Stellungnahme bis einen Monat nach Ablauf der Auslegungsfrist eingeräumt.

Die Unterlagen wurden in den beteiligten Kommunen während der Dienststunden zur allgemeinen Einsicht ausgelegt:

- Von 18. Juli 2018 bis einschließlich 20. August 2018 bei der Stadt Biberach, Stadtplanungsamt, Museumstr. 2, 88400 Biberach, Flur vor Zimmer 9
- Von 16. Juli bis einschließlich 17. August 2018 bei der Stadt Ochsenhausen Stadtbauamt, Marktplatz 1, Sekretariat
- von 16. Juli 2018 bis einschließlich 17. August 2018 bei der Gemeinde Erlenmoos 88416 Erlenmoos, Biberacher Straße 11, Raum 1.

Die Bekanntmachung der Auslegung erfolgte auf der Homepage des Regierungspräsidiums Tübingen sowie in den amtlichen Mitteilungsblättern der Kommunen:

- im Ochsenhauser Anzeiger vom 6. Juli 2018
- im Mitteilungsblatt der Gemeinde Erlenmoos vom 5. Juli 2018 und
- im Biberach Kommunal vom 4. Juli 2018.

Zusätzlich zur Einsichtnahme bei den Kommunen wurden die Unterlagen auf der Homepage des Landratsamts Biberach bereitgestellt, worauf auch die Homepage des Regierungspräsidiums verlinkt war.

Das Verfahren wurde ebenso in das Zentrale UVP-Portal des Landes Baden-Württemberg eingestellt.

Den Kommunen als Träger öffentlicher Belange wurde eine Frist zur Stellungnahme bis zwei Wochen nach Ende der öffentlichen Auslegung eingeräumt.

Die höhere Raumordnungsbehörde hat die eingehenden Stellungnahmen jeweils an das Landratsamt Biberach weitergeleitet und um die Sicht des Vorhabenträgers dazu gebeten.

Der Vorhabenträger hat sich mit Schreiben vom 19. März 2019 umfassend zu den eingegangenen Stellungnahmen geäußert.

1.5.3 Ergebnis der Anhörung und Beteiligung

Neben den Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange ging beim Regierungspräsidium auch eine Stellungnahme aus der öffentlichen Beteiligung ein. Nachfolgend werden die eingegangenen Stellungnahmen kurz dargestellt, eine ausführliche

Darstellung erfolgt der besseren Übersichtlichkeit wegen bei den jeweiligen Sachthemen.

Die **Stadt Biberach** befürwortet die Umfahrung von Ringschnait auf Variante A. Die Ergebnisse des Variantenvergleichs seien plausibel. Es wird auf die in der 4. Änderung des FNP dargestellte Wohnbaufläche Gruppen II sowie die Planungsabsichten im Zuge der Gesamtfortschreibung des FNP hingewiesen und gebeten, diese im weiteren Verfahren zu berücksichtigen. Weiter werden noch - nicht raumordnungsrelevante - Unstimmigkeiten in den Karten angesprochen, die für das anschließende Planfeststellungsverfahren relevant seien.

Die **Stadt Ochsenhausen** spricht sich im Rahmen des Raumordnungsverfahrens unter Abwägung der untersuchten Trassenvarianten für die nördliche Trassenvariante H5, durchgängig abgesetzt von der B 312 alt auf Gemarkung Erlenmoos als Grundlage weiterer Planungen aus.

Die **Gemeinde Erlenmoos** stimmt der Variante H5 zu, die aufgrund der besten Zielkonformität mit den Zielen der Raumordnung und aufgrund ihrer Entlastungswirkung für Erlenmoos eindeutig vorzugswürdig sei. Allerdings werde die B 312 alt für eine Reihe anderer Verkehrsbeziehungen benötigt. Auf die Breite moderner landwirtschaftlicher Fahrzeuge und Verkehrssicherheitsaspekte im Begegnungsverkehr mit diesen wird hingewiesen.

Die **Gemeinde Erolzheim** befürwortet grundsätzlich den streckenweisen Ausbau der B 312. Die Maßnahme wirke sich auch auf die Gemeinde aus, indem der Verkehr in den Ortslagen Erolzheim und dem Teilort Edelbeuren zunehmen werde. Negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit in Erolzheim (Schulzentrum) und in der Ortsdurchfahrt Edelbeuren werden befürchtet und daher die Erarbeitung von Maßnahmen zur Minderung dieser Belastungen und Vermeidung von Verkehrsverlagerungen auf die K 7580 gefordert.

Die **Vereinbarte Verwaltungsgemeinschaft Ochsenhausen** spricht sich im Rahmen des Raumordnungsverfahrens unter Abwägung der untersuchten Trassenvarianten für die nördliche Trassenvariante H5, durchgängig abgesetzt von der B 312 alt auf Gemarkung Erlenmoos als Grundlage weiterer Planungen aus. Der Umfang des Rückbaus sei mit der Gemeinde Erlenmoos abzustimmen.

Aus Sicht der **Unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Biberach** kann den Ausführungen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung gefolgt werden, sofern bestimmte Voraussetzungen eingehalten werden. Das **Wasserwirtschaftsamt** weist darauf hin, dass im Abschnitt Ringschnait kein Wasserschutzgebiet (WSG) betroffen sei. Im Abschnitt Ochsenhausen bis Edenbachen lägen die Planungsvarianten im WSG Gutenzell/Ursprung. Die Verbote der Rechtsverordnung des Landratsamts sowie die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in WSG seien zu beachten. Es wäre bei den Varianten H5/C und D3/C sicherzustellen, dass das bestehenbleibende Teilstück ebenfalls nach diesen Richtlinien nachgerüstet werde. Aus **abwassertechnischer** Sicht gäbe es keine Vorzugsvariante. Das Thema **Altlasten/Bodenschutz** sei im nächsten Planungsschritt aufzuarbeiten. Bezüglich der **Fließgewässer** wird auf die Vorschriften für Überschwemmungsgebiete (HQ₁₀₀ und HQ_{extrem}) hingewiesen, wovon die Gewässerquerungen von Dürnach, Rottum, Laubach und Reichenbach betroffen sein könnten. Angeregt wird, im Rahmen der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung struktur- und artenarme Gewässer aufzuwerten. Auf die Gewässerentwicklungspläne Ochsenhausen und Erlenmoos und deren mögliche Verzahnung mit Ausgleichsmaßnahmen wird verwiesen. Seitens des **Landwirtschaftsamts** bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen eine südliche Umfahrung von Ringschnait, jedoch sollte die Trassierung möglichst nahe an die bereits vorhandene Bebauung herangerückt werden. Weiter wird angeregt, den Kompensationsbedarf der beiden bevorzugten Varianten D3 und H5 bereits jetzt zur besseren Vergleichbarkeit rechnerisch zu prognostizieren. Die Ausgleichflächen sollten mit höchster Priorität außerhalb landwirtschaftlicher Flächen liegen. Auf die Dimensionen und Gewichte moderner landwirtschaftlicher Fahrzeuge wird hingewiesen. Das **Kreisforstamt** führt aus, dass eine nördliche Umfahrung von Edenbachen vor dem Hintergrund möglichst geringer Inanspruchnahme von Wald bevorzugt werde. Im Abschnitt Ochsenhausen bis Edenbachen bevorzugt das Kreisforstamt die Variante H5, allerdings sollte die Trasse im Bereich des Bernener Waldes möglichst weit Richtung Westen verschoben werden. Weiter wird auf die Neukartierung der Erholungswälder hingewiesen. Das **Flurneuordnungsamt** merkt an, dass auch Edenbachen aufgenommen werden sollte, dessen Agrarstruktur mit derjenigen von Ochsenhausen und Erlenmoos vergleichbar sei. Der Flächenbedarf der trassenparallelen Wege sollte bei der Zusammenstellung des Flächenbedarfs berücksichtigt oder zumindest auf dessen Fehlen hingewiesen werden.

Der Naturschutzbeauftragte des Landkreises Biberach für den Bereich der Gemarkung Ringschnait stimmt der Linie A für diesen Abschnitt zu. Entscheidend sei hierbei neben der Schonung des Waldkomplexes und des FFH-Gebiets die land-

schaftlich erheblich einschneidend wirkende Brückenkonstruktion der Variante B. Allerdings müssten bei Variante A in der Trassenfeinplanung und Bauausführung Maßnahmen zum Schutz des Biotopverbundsystems getroffen werden.

Der Naturschutzbeauftragte des Landkreises Biberach für den Bereich Ochsenhausen und Erlenmoos weist ausdrücklich auf die Notwendigkeit hin, das Vorhaben optimal in Natur und Landschaft einzubinden. Dies ergebe sich aus der Umwelttrisikoeinschätzung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2003 im unzerschnittenen verkehrsarmen Raum mit erheblicher naturschutzfachlicher Belegung. Die postglaziale Landschaft mit den parallel von Süd nach Nord verlaufenden Flusstälern erforderten eine höchst ausgewogene Trassenfindung. Die Variante H5 lasse den Grundsatz „Ausbau vor Neubau“ aus LEP und Regionalplan außer Acht. Mit der Variante H5/C bestehe eine gleichwertige Alternative zur Realisierung des Vorhabens. Dies wird ausführlich begründet. Diese Variante erfülle weitgehend die raumordnerischen Anforderungen und sei im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren zu optimieren und zu vertiefen. Im weiteren Planungsverfahren sei jedoch die Datengrundlage zu aktualisieren bzw. in Zeitreihen fortzuschreiben.

Der **NABU Biberach** anerkennt auch im Namen des NABU Landesverbandes die Notwendigkeit einer Umfahrung der Ortslagen im Zuge der B 312. Da negative Auswirkungen eines solchen Projekts nie vollständig zu verhindern seien, müsse der Variante mit den geringsten negativen Auswirkungen der Vorzug gegeben werden. Im Abschnitt Ringschnait sei auch aus Sicht des NABU unter bestimmten Voraussetzungen der südlichen Umfahrung der Vorzug zu geben. Bei der vorgeschlagenen nördlichen Umfahrung von Edenbachen bzw. bei der Trassierung Ochsenhausen-Erlenmoos seien Biotopverbundflächen und Biotope betroffen. Erforderliche ökologische Ausgleichsmaßnahmen sollten möglichst direkt vor Ort in eine Verbesserung des Biotopverbunds einfließen. Besondere Rücksicht wird bei der Verknüpfung im Bereich Längenfeld angemahnt. Auch aus Sicht des NABU sei die vorgeschlagene Streckenführung A und H5 - mit Rückbau B 312 alt - die sinnvollste Variante. Wichtig sei jedoch, im weiteren Planungsverfahren verstärkt auf die Planung umweltfreundlicherer Verkehrsmittel und -wege hinzuwirken. Ausgleichsmaßnahmen sollten im Umfeld der geplanten Trasse zur Verbesserung der ökologischen Gegebenheiten vorgenommen werden, forstliche Ausgleichsmaßnahmen den betroffenen Waldgebieten zugutekommen.

Das **Landesamt für Denkmalpflege** führt für die Bau- und Kunstdenkmalpflege aus, dass auf Grundlage der Publikation „Kulturlandschaften und für die Regionalplanung

bedeutsame Kulturdenkmale in der Region Donau-Iller⁶ die Belange des Fachbereichs ausreichend berücksichtigt wurden. Der Fachbereich Archäologische Denkmalpflege weist auf eine vermutlich im Bereich des Laubacher Weges verlaufende Römerstraße hin. Eine frühzeitig im Vorfeld der Bauarbeiten notwendige archäologische Voruntersuchung durch das Landesamt wird für erforderlich gehalten. Auf §§ 20 und 27 des Denkmalschutzgesetzes wird verwiesen.

Das **Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau (LGRB) beim Regierungspräsidium Freiburg** weist auf kleinräumig deutlich unterschiedliches, bauwerksrelevantes Setzungsverhalten und Rutschungshinweisflächen in manchen Bereichen hin. Das LGRB gehe davon aus, dass im Vorfeld der Maßnahme eine objektbezogene Baugrunduntersuchung durchgeführt werde und dass eine angemessene ingenieurgeologische Betreuung stattfinden werde. Die geplante B 312 führe bereichsweise durch das WSG Gutenzell/Ursprung. Aus hydrogeologischer Sicht sei in diesem Abschnitt keine der Planungsvarianten klar zu bevorzugen. Weitere in Planung befindliche WSG oder Vorrang-/Vorbehaltsgebiete seien nicht betroffen.

Der **Regionalverband Donau-Iller** begrüßt den streckenweisen Ausbau der B 312 mit den geplanten Ortsumfahrungen. Diese entsprächen der entsprechenden Festlegung des Regionalplans. Der Regionalverband spricht sich aufgrund der höheren verkehrlichen Wirksamkeit, der geringeren zu erwartenden Auswirkungen auf Natur und Landschaft und ihrer Funktion im Gesamtnetz für die Südumfahrung von Ringschnait aus. Für die Umfahrung von Ochsenhausen und Erlenmoos spricht sich der Regionalverband wegen der geringeren Massenbewegungen sowie der höheren Verkehrs-, Lärm- und Schadstoffentlastung für eine ortsferne Variante (H5 oder D3) aus, trotz der höheren Beeinträchtigung des landschaftlichen Vorbehaltsgebiets Nr. 72. Die Vor- und Nachteile dieser beiden Varianten aus Sicht des Regionalverbands werden aufgeführt und die hohe verkehrliche Bedeutung der B 312 als wichtige Ost-West-Verbindung betont. Durch eine möglichst direkte Trassenführung könne die B 312 in ihrer Funktion als Ost-West-Achse im süddeutschen Raum zusätzlich gestärkt und mehr Verkehre auf der großräumigen Verbindung gebündelt werden. Durch eine möglichst kurze Streckenführung könnten Emissionen des motorisierten Verkehrs im Hinblick auf die CO₂-Gesamtbilanz zusätzlich reduziert werden. Für die Umfahrung Erlenmoos wird die nördliche Umfahrung bevorzugt, da diese geringere Zerschneidungswirkungen aufweise.

⁶ Regionalverband Donau-Iller; Kulturlandschaften und für die Regionalplanung bedeutsame Kulturdenkmale in der Region Donau-Iller; Ulm 2015

Die **IHK Ulm** verweist darauf, dass sich die IHK-Region bereits seit Jahrzehnten mit Nachdruck auch finanziell für eine verkehrliche Verbesserung des südlichen Regi-
onsteils einsetze und an der mit dem Land abgeschlossenen Planungs- und Finan-
zierungsvereinbarung beteiligt sei. Im südlichen Baden-Württemberg fehle es an ei-
ner leistungsfähigen Ost-West-Straßenverbindung. Deshalb komme der B 312 für die
IHK-Region Ulm eine wichtige Bedeutung zu. Die B 312 verbinde das Oberzentrum
Reutlingen/Tübingen mit dem Oberzentrum Memmingen und stelle über die
B 31/B 311 einerseits und die A 96 andererseits eine großräumige Verbindung von
Freiburg bis München/Ulm her. Bei den ortsansässigen Unternehmen sei die Unzu-
friedenheit mit der überregionalen Erreichbarkeit besonders ausgeprägt. Die Erreich-
barkeit einer Autobahnanschlussstelle könne deutlich verbessert werden. Durch den
Wegfall der Ortsdurchfahrten könnten die Kommunen eine Aufwertung ihrer Kernbe-
reiche erreichen. Der Landkreis Biberach und die Kommunen in diesem Abschnitt der
B 312 gehörten zu den wirtschaftlich stärksten Gebieten in Deutschland, was auch
an führenden Produktions- und Handelsunternehmen in diesem Gebiet liege. Zum
Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit sei ein Ausbau der B 312 unverzichtbar. Die Vorteile
eines Ausbaus werden differenziert dargelegt und festgestellt, dass die Vorgaben der
Landes- und Regionalplanung im Hinblick auf die Zukunftsfähigkeit des Landes aus
Sicht der IHK erreicht werden könnten. Der Trassenauswahlprozess sei schlüssig
und transparent. Aus Sicht der gewerblichen Wirtschaft seien die Trassenvarianten
zu bevorzugen, die eine möglichst große Verkehrswirksamkeit nach sich zögen.
Gleichzeitig müssten jedoch auch für die Kommunen ausreichende Entwicklungs-
möglichkeiten berücksichtigt werden. Im Abschnitt Ringschnait habe sich Variante A
als deutlich vorzugswürdig herausgestellt. Bei einer übergreifenden Betrachtung sei
aus Sicht der IHK Ulm im Planungsabschnitt Ochsenhausen/Erlenmoos mit Edenba-
chen die Trassenvariante H5 vorzugswürdig.

Seitens **Vermögen und Bau Baden-Württemberg** werden keine Einwendungen
erhoben, jedoch als Eigentümer der Klosteranlage Ochsenhausen gebeten, die Be-
lange der Denkmalschutzverwaltung ausreichend zu würdigen.

Die **Bundesnetzagentur** weist in ihrer Funktion als Träger der Bundesfachplanung
für Netzausbauvorhaben des Bundesbedarfsplangesetzes (BBPIG) auf das Vorha-
ben Nr. 25 des BBPIG - Höchstspannungsleitung Punkt Wullenstetten - Punkt Nie-
derwangen hin. Hier sei eine Spannungserhöhung auf 380 kV der bestehenden Lei-
tung geplant. Im Raum Ringschnait soll dabei geringfügig von der bestehenden
Trasse abgewichen werden. Der BNetzA liege ein Antrag der Vorhabenträgerin

Amprion GmbH auf Bundesfachplanung vor⁷. Eine weiterhin enge Abstimmung und gegenseitige Rücksichtnahme erscheine wünschenswert.

Die **Deutsche Telekom**, die **e.wa riss Netze GmbH**, die **Transnet BW**, die **terrane nets bw GmbH** und die **Netze BW GmbH** stellen im Wesentlichen ihre jeweils bestehenden Anlagen im Untersuchungsraum dar. Die Interessen der Unternehmen würden gegebenenfalls im weiteren Verfahren zum Tragen kommen. Um weitere Beteiligung wird gebeten.

Der **Landesbetrieb Gewässer beim Regierungspräsidium Tübingen** verweist auf die natürlichen Retentionsräume, Hochwasserrisikobereiche und Überschwemmungsgebiete (HQ₁₀₀). In diese darf durch die Brückenbauwerke nicht eingegriffen werden. Auf die Betroffenheit von Bereichen, die bei einem extremen Hochwasser überflutet werden, wird hingewiesen.

Aus Sicht des **Referats 52 - Grundwasserschutz - beim Regierungspräsidium** stellen Hauptverkehrsstraßen in Wasserschutzgebieten ein hohes Gefährdungspotential dar. Deshalb sei hier insbesondere der Abschnitt Ochsenhausen bis Edenbachen von Relevanz. Im Bereich Ochsenhausen lasse sich aus Sicht des Grundwasserschutzes kein deutlicher Vorzug für H5 oder D3 herleiten. Im Bereich Edenbachen-Erlenmoos sei die Linie D3/H5 eindeutig zu bevorzugen. Bei der Umfahrung Edenbachen sei die Linie B aus Sicht des Grundwasserschutzes eindeutig negativ zu bewerten.

Aus Sicht der **Höheren Naturschutzbehörde** sind aus naturschutzfachlicher Sicht im Abschnitt Ringschnait die Variante A und im Abschnitt Ochsenhausen die Variante H5 trotz längerer Trassenführung zur weiteren Planung geeignet. Wegen der kürzeren Streckenführung sollten jedoch die Varianten „C3 nördlich Erlenmoos“ sowie die „Linie A bei Edenbachen“ weiterverfolgt werden. Die favorisierte Variante H5 zerschneide ein geplantes Gebiet für Naturschutz und Landschaftspflege nach dem Entwurf des Regionalplans Donau-Iller. Die Einbeziehung der bestehenden Trasse der B 312 führe zu einem geringeren Eingriff, vermeide Zerschneidungen und mindere die Wirkungen auf den Landschaftsraum zwischen Laubach und Erlenmoos. Es werde davon ausgegangen, dass artenschutzrechtliche Auswirkungen im weiteren Verfahren dargestellt würden.

⁷ Das Bundesfachplanungsverfahren wurde zwischenzeitlich mit Entscheidung vom 23. November 2018 abgeschlossen

Die **Landwirtschaftsabteilung des Regierungspräsidiums** stellt fest, dass durch die Maßnahme und erforderliche Ausgleichsmaßnahmen in erheblichem Umfang hochwertige landwirtschaftliche Fläche dauerhaft der produktiven Landwirtschaft entzogen werden. Die grundsätzlichen Bedenken gegenüber einem Entzug der landwirtschaftlichen Flächen könnten jedoch zurückgestellt werden, da im Rahmen des Prozesses der Trassenfindung landwirtschaftliche Belange aus überregionaler Sicht hinreichend berücksichtigt worden seien.

Die **Höhere Forstbehörde** stellt zunächst fest, dass im Zuge der Neubearbeitung der Erholungswaldkartierung die überwiegende Anzahl der Waldflächen nunmehr als Erholungswald Stufe 2 ausgewiesen seien. Unter dem Aspekt Waldbetroffenheit sei bei der Umfahrung Ringschnait Variante A zu bevorzugen. Im Zuge der Ortsumfahrung Ochsenhausen wird bei Linie H5 insbesondere der Eingriff in den Randbereich des Bernener Waldes kritisch gesehen. Sollte diese Linie realisiert werden, wird eine Verschiebung der Trasse nach Westen für erforderlich gehalten. Im Bereich Edenbachen würde Variante B einen neuen Eingriff in das Waldgewann Ursprung bedeuten, der als Erholungswald Stufe 2 ausgewiesen sei. Weiterhin werden Hinweise für das weitere Verfahren gegeben, sollte die Linie H5 weiterverfolgt werden.

Im Rahmen der förmlichen Beteiligung der **Öffentlichkeit** ging eine Einwendung zur Planung ein. Darin wird ausgeführt, dass der derzeit durchgeführte Streckenausbau⁸ von Jordanbad bis Ringschnait eine nördliche Umfahrung von Ringschnait ausschließe bzw. die Südumfahrung zementiere. Bedenken bestehen weiterhin im Hinblick auf den Lärmschutz entlang der südlichen Randbebauung von Ringschnait. Wesentlich sei jedoch das generelle Thema der Trassenführung und der damit verbundenen „Salamitaktik“ der regionalen Verkehrswegeplanung. Es scheine die Koordination zwischen den Biberacher Maßnahmen (Nordwestumfahrung, Aufstieg Mettenberg) und der Planung B 312 zu fehlen. Es sollte über eine großräumige Verbindung, wie sie früher mit der A 88 geplant gewesen sei, nachgedacht werden. Die jetzt geplanten Einzelmaßnahmen führten zu keiner wesentlichen Verkürzung der Fahrstrecken und seien aufgrund der Topographie teilweise ungünstiger als der Bestand.

1.5.4 Stellungnahme des Vorhabenträgers

Der **Vorhabenträger** hat am 19. März 2019 zu den Anregungen und Bedenken Stellung genommen. Diese Stellungnahme wird im Detail bei den jeweiligen Fachkapiteln

⁸ Die Straßenbaumaßnahme wurde im Januar 2019 abgeschlossen

dargestellt. Lediglich die Ausführungen zu den Rückbaupotentialen bei den ortsfernen Varianten D3 und H5 wird im Folgenden dargestellt, da der Themenkomplex übergreifend Relevanz besitzt.

Der Rückbau der bestehenden B 312 wird vom Vorhabenträger aus folgenden Gründen für erforderlich gehalten:

- Entlastungswirkung für Erlenmoos und Edenbachen wäre um ca. 1.500 KFZ/24 h geringer als ohne Rückbau.
- Ein unzerschnittener verkehrsarmer Raum >16-25 km² würde zweimal zerschnitten.
- Das LSG würde zweimal zerschnitten.
- Durch den Rückbau werde ein großer siedlungsnaher Freiraum aufgewertet.

Als zerschneidend würden von der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) bei der Ermittlung der unzerschnittenen verkehrsarmen Räume folgende Kriterien angewendet:

- *„alle Siedlungsflächen,*
- *alle Straßen ab einer Verkehrsstärke von 1.000 Kfz/24 Std.,*
- *zweigleisige und elektrifizierte eingleisige Bahnstrecken (nicht stillgelegt) sowie*
- *Flughäfen.*
- *Tunnel ab einer Länge von 1000 m wurden als entscheidend berücksichtigt (der jeweilige Straßen- bzw. Schienenabschnitt wurde aus der Geometrie entfernt“⁹*

Auf Grundlage neuer Regelwerke - Konzept RadNETZ Baden-Württemberg und Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 2016) - wurde die Breite des verbleibenden Weges mit 4,75 m und zusätzlich 2 befahrbaren Banketten mit jeweils 0,75 m neu berechnet. Auf dieser Basis ergäbe sich ein Rückbaupotential der bestehenden B 312 bei den Varianten D3 und H5 von knapp 1,3 ha, also ein um ca. 0,5 ha geringeres Rückbaupotential als in den Unterlagen dargestellt. Bei den Rückführungsvarianten sei aber zu beachten, dass für das RadNETZ Baden-Württemberg ein begleitender Radweg angelegt werden müsse, der ca. 0,6 ha Fläche benötige und die Bestandstrasse auf eine Breite von 8,5 m ertüchtigt werden müsse, was zusätzlich ca. 0,4 ha Fläche in Anspruch nehme. Maßgeblicher Bestandteil bleibe jedoch, dass die

⁹ Quelle: LUBW: [Startseite/Themen/Natur und Landschaft/Eingriffsregelung, Landschaftsplanung/Landschaftszerschneidung in Baden-Wuerttemberg/Unzerschnittene Verkehrsarme Räume > 100 km²](#)

verbleibende Straße für den öffentlichen Verkehr gesperrt bleibe, da andernfalls die zerschneidende Wirkung nicht entfalle.

1.6 Frühzeitige und Nichtförmliche Öffentlichkeitsbeteiligung

Der Planungsprozess wurde flankiert von einer intensiven Beteiligung der Öffentlichkeit. Zunächst wurde ein projektbegleitender Arbeitskreis installiert, welcher den Planungsprozess vorantrieb und an welchem neben dem Landratsamt Biberach und dem Regierungspräsidium Tübingen - Straßenplanung - die beteiligten Kommunen, die IHK Ulm und die Fachbüros beteiligt waren. Ein erster großer Öffentlichkeitstermin fand am 24. April 2013 statt, dem weitere Veranstaltungen folgten.

Am 16. Juni 2015 wurde entsprechend der Verwaltungsvorschrift der Landesregierung zur Intensivierung der Öffentlichkeitsbeteiligung in Planungs- und Zulassungsverfahren (VwV Öffentlichkeitsbeteiligung) ein Beteiligungsscoping in Biberach durchgeführt. Bei diesem waren neben dem Landratsamt und den beteiligten Kommunen Vertreter der Naturschutzverbände, der Landwirtschaft und Industrie, Handel und Gewerbe auch Bürgerinnen und Bürger vertreten. Als Ergebnis dieses Beteiligungsscopings wurden weitere Termine durchgeführt, u.a. zwei Informationsveranstaltungen zum Thema Landwirtschaft. Das Landratsamt hat außerdem ein Informationsportal zum Planungsprozess eingerichtet, auf welchem vorliegende Unterlagen und Informationen zu Planung und Verfahrensvorbereitung zur allgemeinen Einsicht abgelegt sind.

Vor dem eigentlichen Start des Raumordnungsverfahrens hat das Regierungspräsidium außerdem am 3. Juli 2018 einen öffentlichen Informationstermin in Ochsenhausen zu Ziel, Inhalt und Ablauf des Verfahrens angeboten.

2. Rechtliche Würdigung

2.1 Rechtsgrundlagen und Prüfungsmaßstab

Die Durchführung des Raumordnungsverfahrens erfolgt auf der Grundlage folgender gesetzlicher Bestimmungen:

- Raumordnungsgesetz vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), zuletzt geändert durch Artikel 2 Abs. 15 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808)
- Raumordnungsverordnung vom 13. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2766), zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 13. Mai 2019 (BGBl. I S. 706)
- Landesplanungsgesetz vom 10. Juli 2003, GBl. S. 385, zuletzt geändert am 28.11.2018, GBl. S. 439, 446.

Gemäß § 15 Raumordnungsgesetz - ROG - in Verbindung mit § 18 Abs.1 Landesplanungsgesetz - LplG - führt die höhere Raumordnungsbehörde für raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen (Vorhaben), die in der o.a. Raumordnungsverordnung - RoV - in der jeweils geltenden Fassung bestimmt sind, in der Regel ein Raumordnungsverfahren durch.

Nach § 1 Nr. 8 RoV soll für den Bau einer Bundesfernstraße, die der Entscheidung nach § 16 des Bundesfernstraßengesetzes¹⁰ bedarf, ein Raumordnungsverfahren durchgeführt werden. Von den geplanten Ortsumfahrungen sind mehrere Ortsdurchfahrten betroffen (Ringschnait, Ochsenhausen, Erlenmoos und Edenbachen). Gemäß den Hinweisen zu § 16 FStrG (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 17/2013) ist in diesem Fall für die neue Strecke die Bestimmung der Planung und Linienführung durch das zuständige Bundesverkehrsministerium erforderlich.

¹⁰ FStrG § 16 Planungen

(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bestimmt im Benehmen mit den Landesplanungsbehörden der beteiligten Länder die Planung und Linienführung der Bundesfernstraßen. Dies gilt nicht für den Neubau von Ortsumgehungen. Eine Ortsumgehung ist der Teil einer Bundesstraße, der der Beseitigung einer Ortsdurchfahrt dient.

(2) Bei der Bestimmung der Linienführung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit und des Ergebnisses des Raumordnungsverfahrens im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Die Bestimmung der Linienführung ist innerhalb einer Frist von drei Monaten abzuschließen.

(3) Wenn Ortsplanungen oder Landesplanungen die Änderung bestehender oder die Schaffung neuer Bundesfernstraßen zur Folge haben können, ist die Straßenbaubehörde zu beteiligen. Sie hat die Belange der Bundesfernstraßen in dem Verfahren zu vertreten. Bundesplanungen haben grundsätzlich Vorrang vor Orts- und Landesplanungen

Außerdem sind raumordnerische Zielsetzungen des LEP sowie des Regionalplans Donau-Iller 1987 und seiner nachfolgenden Teilregionalpläne betroffen.

Das Raumordnungsverfahren dient nach § 18 Abs. 3 LplG dazu, festzustellen,

1. ob das Vorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung, insbesondere mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung übereinstimmt,
2. wie das Vorhaben unter den Gesichtspunkten der Raumordnung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen abgestimmt oder durchgeführt werden kann.

Die raumordnerische Beurteilung schließt die Prüfung der Standort- und Trassenalternativen ein, die der Träger des Vorhabens in das Raumordnungsverfahren eingeführt hat, sowie die Alternativen nach Maßgabe des § 15 Absatz 1 Satz 3 des Raumordnungsgesetzes¹¹.

Das Raumordnungsverfahren schließt die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf

1. Mensch, Tiere und Pflanzen,
2. Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft
3. Kultur- und sonstige Sachgüter sowie
4. die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern

entsprechend dem Planungsstand ein (raumordnerische Umweltverträglichkeitsprüfung) (§ 18 Abs. 2 LplG).

Im Raumordnungsverfahren geht es somit um die grundsätzliche Frage, ob und welche der Trassenalternativen unter überörtlichen Gesichtspunkten raumverträglich sind. Insbesondere werden die Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung und die Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen geprüft. Seinem Wesen nach ist das Raumordnungsverfahren ein vorgelagertes Verfahren, das den jeweils fachlich erforderlichen Zulassungsverfahren vo-

¹¹ § 15 Abs. 1 Satz 3 ROG: Gegenstand der Prüfung nach Satz 2 sollen auch ernsthaft in Betracht kommende Standort- oder Trassenalternativen sein.

rausgeht. Es soll in einem frühen Stadium ohne Überfrachtung mit fachlichen oder technischen Details die Klärung von Grundsatzfragen ermöglichen.

Prüfungsmaßstab der raumordnerischen Beurteilung sind nach §§ 15 ROG und §§ 18, 19 LplG die Gesamtheit der Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung¹², wie sie insbesondere in § 2 Abs. 2 ROG, im Landesentwicklungsplan 2002 (LEP) und im Regionalplan Donau-Iller, nach der Verbindlicherklärung vom 24. September 1987, mit seinen nachfolgenden Teiländerungen, enthalten sind.

Bei Entscheidungen öffentlicher Stellen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen anderer öffentlicher Stellen sind Ziele der Raumordnung zu beachten sowie Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung in Abwägungs- und Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen (§ 4 Abs. 1 ROG).

Weitergehende Bindungswirkungen der Erfordernisse der Raumordnung nach Maßgabe der für diese Entscheidungen geltenden Vorschriften bleiben unberührt.

Kleinräumige und fachtechnische Details sind grundsätzlich nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens.

¹² **Ziele** der Raumordnung sind nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 ROG verbindliche Vorgaben in Form von räumlich und sachlich bestimmten oder bestimmbar, vom Träger der Landes- oder Regionalplanung abschließend abgewogenen textlichen oder zeichnerischen Festlegungen in Raumordnungsplänen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums. Sie sind von öffentlichen Stellen u.a. bei Planfeststellungsverfahren über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Maßnahmen von Personen des Privatrechts (§ 4 Abs. 1 ROG bzw. § 4 Abs. 1 Nr. 2 LplG) zu beachten.

Grundsätze der Raumordnung sind nach § 3 Abs. 1 Nr. 3 ROG allgemeine Aussagen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums in oder auf Grund von § 2 als Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen.

Sonstige Erfordernisse der Raumordnung sind in Aufstellung befindliche Ziele der Raumordnung, Ergebnisse förmlicher landesplanerischer Verfahren wie des Raumordnungsverfahrens und landesplanerische Stellungnahmen (§ 3 Abs. 1 Nr. 4 ROG).

Erfordernisse der Raumordnung sind nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 ROG die Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung.

2.2 Raumordnerische Belange außerhalb des Umweltbereichs

2.2.1 Allgemeine raumstrukturelle Gesichtspunkte

2.2.1.1 Raumkategorien und Zentrale Orte

Bestandsanalyse

Die Städte Biberach und Ochsenhausen und die Gemeinde Erlenmoos sind wie der gesamte Landkreis Biberach im LEP der Raumkategorie „Ländlicher Raum im engeren Sinn“ zugeordnet. Die Stadt Biberach wird im LEP als Mittelzentrum festgelegt, Ochsenhausen hat nach dem Regionalplan Donau-Iller die Funktion eines Unterzentrums. Erlenmoos hat keine zentralörtliche Funktion.

Zwischenergebnis Raumstruktur und Zentrale Orte

Die relevanten Ziele und Grundsätze zur **Raumstruktur** und dem System der **Zentralen Orte** sind in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren dargestellt. In seinen Ausführungen kommt der Vorhabenträger zum Ergebnis, dass diese Ziele, unabhängig von der konkreten Trassenführung, mit der Maßnahme nicht nur eingehalten werden können, sondern eine Förderung dieser Ziele erwarten lassen. Dieser Einschätzung kann sich die höhere Raumordnungsbehörde anschließen. Maßgeblich dabei ist, dass insbesondere die Stadt Ochsenhausen als Unterzentrum ihre Versorgungsfunktion für die umliegenden Gemeinden aufgrund der erschwerten Erreichbarkeit und der Einschränkungen in der Stadtentwicklung nur schwer erfüllen kann. Einwände gegen die Ausführungen des Vorhabenträgers wurden auch im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit nicht vorgetragen.

2.2.1.2 Entwicklungsachsen

Bestandsanalyse

Alle drei betroffenen Kommunen liegen an der Landesentwicklungsachse (Reutlingen/Tübingen -) Riedlingen - Biberach an der Riß (- Memmingen) und der im Regionalplan Donau-Iller festgelegten Entwicklungsachse von Regionaler Bedeutung Memmingen - Ochsenhausen - Biberach a. d. Riß - Uttenweiler - Riedlingen.

Ziele und Grundsätze der Raumordnung

Zu den Landesentwicklungsachsen führt der **LEP** wie folgt aus:

PS 2.6.1 G: *„Das System der Entwicklungsachsen soll als Netz leistungsfähiger, gebündelter Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur das zentralörtliche System ergänzen und durch die Förderung der räumlichen Verflechtungen und des Leistungsaustauschs zur Festigung der dezentralen Siedlungsstruktur und zu einer ausgewogenen Raumentwicklung beitragen“.*

PS 2.6.3 G: *„In den Landesentwicklungsachsen sollen die für den großräumigen Leistungsaustausch notwendigen Infrastrukturen gebündelt und so ausgebaut werden, dass zwischen den Verdichtungsräumen sowie den Oberzentren unter Einbeziehung von Mittelzentren leistungsfähige Verbindungen gewährleistet sind, der Anschluss und die Entwicklung des Ländlichen Raums und der großen Erholungsräume gesichert ist und eine angemessene Einbindung des Landes und seiner Teilräume in die nationalen und transeuropäischen Netze erreicht wird“.*

PS 2.6.4.2 Z: *„Im Ländlichen Raum sollen zur Förderung des Leistungsaustauschs zwischen den höheren Zentralen Orten und ihrer Stärkung als Versorgungs- und Arbeitsplatzzentren die Verkehrs- und Infrastrukturen in den Entwicklungsachsen angemessen weiterentwickelt werden“.*

Der **Regionalplan Donau-Iller** legt in Kapitel A III folgendes fest:

PS 1.1: *„Die Entwicklungsachsen von regionaler Bedeutung sollen zusammen mit den Entwicklungsachsen von überregionaler Bedeutung unter Nutzung der vorhandenen und auszubauenden Bandinfrastruktur insbesondere zur Entwicklung der ländlichen Teilräume in der Region Donau-Iller beitragen“.*

PS 2.1: *„Als Entwicklungsachsen von regionaler Bedeutung werden festgelegt:*

2.1.6: die Entwicklungsachse Memmingen - Ochsenhausen - Biberach a. d. Riß-Uttenweiler- Riedlingen“.

Begründung: *„Die von Memmingen über Biberach a. d. Riß nach Riedlingen entlang der B 312 ebenfalls in Ost-West-Richtung verlaufende regionale Entwicklungsachse verknüpft drei überregionale Entwicklungsachsen und dient der Erschließung des ländlichen, zum Teil strukturschwachen Raumes im Süden der Region“.*

Zwischenergebnis Entwicklungsachsen

Auch diesen Anforderungen wird die Maßnahme gerecht, da die B 312 eine wichtige Ost-West-Verbindung darstellt, die das Mittelzentrum Biberach mit dem Oberzentrum Memmingen verbindet und auch die Verbindung zu den in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Landes- und regionalen Entwicklungsachsen herstellt. Die Fortsetzung dieser Achsen nach Westen in Richtung Südbaden/Freiburg i. Br. bzw. Reutlingen/Tübingen und Osten in Richtung München unterstreicht die Bedeutung der B 312 bzw. des Vorhabens. Daneben ist die Landesentwicklungsachse, der die B 312 folgt, die einzige Ost-West-Verbindung zwischen der A 8 im Norden und der B 31 im Süden innerhalb des Regierungsbezirks Tübingen. Dies gilt grundsätzlich unabhängig von der gewählten Variante, wobei das Regierungspräsidium hier Vorteile für die Variante D3 bzw. D3/C sieht, da diese einerseits die direkteren und kürzeren Linien darstellen und andererseits die in Ochsenhausen angesiedelten Großbetriebe auf kürzerem Weg an diese Strecke anbindet. Auch ist die Anbindung an den Stadtkern von Ochsenhausen kürzer, was die verkehrliche Erreichbarkeit des Unterzentrums verbessert.

Über alle raumstrukturellen Belange betrachtet, ist die Maßnahme insgesamt und unabhängig von der konkreten Variante grundsätzlich geeignet, die Planungsziele des LEP und des Regionalplans zu erfüllen und zu fördern, wobei das Regierungspräsidium aufgrund der kürzeren Streckenführung leichte Vorteile bei den Varianten sieht, die zwischen Ochsenhausen und Goppertshofen verlaufen.

2.2.2 Siedlungswesen und Gewerbliche Wirtschaft, Tourismus

Gegenstand dieses Kapitels sind die Auswirkungen des Vorhabens und der unterschiedlichen Varianten auf vorhandene bzw. hinreichend konkret geplante Siedlungsbereiche sowie die gewerbliche Wirtschaft und den Tourismus (als Wirtschaftsfaktor) vor dem Hintergrund der siedlungsstrukturellen Vorgaben der Raumordnung. Die Beeinträchtigungen, die durch das Vorhaben direkt oder indirekt auf die Menschen einwirken - insbesondere die Auswirkungen auf das Landschaftsbild, durch Lärm und Luftschadstoffe oder die Wirkungen auf die Naherholung - und die mit der Siedlungsstruktur in engem Zusammenhang stehen, werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung unter den Schutzgütern Mensch/Wohnumfeld und Erholung bzw. Landschaft und Landschaftsbild thematisiert.

Allgemein lässt sich für den Untersuchungsraum feststellen, dass dieser durch ein engmaschiges Miteinander von einerseits intensiver landwirtschaftlicher Nutzung, andererseits durch eine hohe Anzahl großer, überregional, aber auch international agierender Unternehmen geprägt ist. Insbesondere Biberach und Ochsenhausen stellen wirtschaftliche Schwerpunkte auch in der Region Donau-Iller dar, während Ringschnait und Erlenmoos mit Edenbachen noch stark ländlich geprägt sind.

2.2.2.1 Siedlungswesen

Bestandsanalyse

Derzeit verläuft die B 312 durch die Ortslagen von Ringschnait, Ochsenhausen, Erlenmoos und Edenbachen. Bedingt auch durch den hohen Schwerverkehrsanteil¹³ ist die Einschränkung der Wohnqualität entlang der Straße sehr hoch. Die städtebauliche Entwicklung der Städte und Gemeinden ist massiv eingeschränkt, die Trennwirkungen innerhalb der Kommunen deutlich spürbar. Auch Siedlungsbereiche, die nicht unmittelbar an die B 312 angrenzen, sind durch Rückstau, Ausweichverkehr und Lärm beeinträchtigt.

In **Ringschnait** stellt der FNP eine weitere Wohnbaufläche (Innerer Gruppen II) am südwestlichen Ortsrand dar. Im Entwurf zur frühzeitigen Beteiligung der Gesamtfortschreibung des FNP der Verwaltungsgemeinschaft Biberach ist weiterhin eine Wohnbaufläche am östlichen Ortsrand in Erweiterung des Gebiets „Krautgärten“ vorgesehen.

Der FNP der Verwaltungsgemeinschaft Ochsenhausen-Erlenmoos sieht in **Ochsenhausen** Wohnbauflächen in größerem Umfang am nordöstlichen Ortsrand im Bereich Siechberg und am südwestlichen Ortsrand im Bereich Leimgrub/Katzengraben vor.

Die Wohnbauentwicklung von **Erlenmoos** ist südwestlich und nordöstlich der Ortslage vorgesehen. In **Edenbachen** sind Wohnbauflächen am südwestlichen Ortsrand dargestellt.

Ziele und Grundsätze der Raumordnung

Als Grundsatz der Raumordnung formuliert das **ROG** in § 2 Abs. 2 Nr. 2, dass *„die Siedlungstätigkeit räumlich zu konzentrieren ist, sie ist vorrangig auf vorhandene Siedlungen mit ausreichender Infrastruktur und auf Zentrale Orte auszurichten“*.

¹³ S.h. hierzu im Einzelnen Kapitel 2.2.4.1.1

Der **LEP** formuliert folgende Ziele und Grundsätze zur Siedlungsentwicklung:

*PS 1.3 G: „Zur Sicherung einer ausgewogenen räumlichen Entwicklung ist die **dezentrale Siedlungsstruktur** des Landes zu festigen und weiterzuentwickeln. Dazu sind die Zentralen Orte als Entwicklungsschwerpunkte und regionale Entwicklungsmotoren in ihrer Leistungskraft zu stärken, die Siedlungsentwicklung am Netz der Zentralen Orte und Entwicklungsachsen auszurichten und die Siedlungstätigkeit vorrangig in Siedlungsbereichen und Siedlungsschwerpunkten zu konzentrieren“.*

*PS 1.4 G: „Zur Sicherung der **Standortattraktivität der Städte und Gemeinden** und zur Gewährleistung einer **angemessenen Versorgung mit Wohnraum** für alle Teile der Bevölkerung sind Wohnungsbau und städtebauliche Erneuerung und Entwicklung an den voraussehbaren Bedürfnissen und Aufgaben der Gemeinden auszurichten. Dabei sind gewachsene Siedlungsstrukturen durch Bestandspflege, Modernisierung, Revitalisierung, Flächenrecycling und Nachverdichtung weiterzuentwickeln, städtische und gemeindliche Zentren in ihrer Urbanität und Vitalität zu stärken, Kulturdenkmale als prägende Elemente der Lebensumwelt und Kulturlandschaft zu erhalten und innerörtliche Freiräume zu bewahren. Notwendige Siedlungserweiterungen sollen sich in Siedlungsstruktur und Landschaft einfügen und in Flächen sparender Form verwirklicht werden“.*

PS 2.4.3.1 G: „Die durch hohe Erholungs-, Freizeit- und Umweltqualität vielerorts gegebenen günstigen Wohnstandortbedingungen sind zu sichern, für die weitere Siedlungsentwicklung Flächen sparend, orts- und landschaftsgerecht zu nutzen und im Standortwettbewerb als Vorteil gezielt einzusetzen“.

Im **Regionalplan Donau-Iller** werden in Kapitel B II Siedlungsstruktur nachfolgend aufgeführte Festlegungen zur Siedlungsentwicklung getroffen:

1. Siedlungsstruktur

PS 1.1: „Die gewachsene dezentrale Siedlungsstruktur in der Region Donau-Iller soll erhalten und unter Rücksichtnahme auf die natürlichen Lebensgrundlagen entsprechend den Bedürfnissen der Bevölkerung und der Wirtschaft weiterentwickelt werden. Dabei sollen die innerhalb der Region unterschiedlichen landschaftsspezifischen Siedlungsformen erhalten werden“.

PS 1.1.2: „Eine Siedlungstätigkeit, die über die organische Entwicklung einer Gemeinde hinausgeht, soll zur Stärkung der zentralen Orte und Entwicklungsachsen beitragen“.

Anregungen aus der Anhörung

Die **Stadt Biberach** weist darauf hin, dass mit der zwischenzeitlich genehmigten 4. Änderung des FNP die Wohnbaufläche Gruppen II im FNP dargestellt werde. Derzeit werde die Fortschreibung des FNP betrieben, in welcher auch andere Wohnflächen betrieben würden.

Der **Vorhabenträger** bemerkt hierzu, dass die Änderungen in der UVP nachgeführt und die zukünftigen Optionen, soweit bekannt, berücksichtigt worden seien.

Auswirkungen der Trassenvarianten

Im Grundsatz sind alle Varianten geeignet, zur Entlastung der Ortsdurchfahrten beizutragen und damit die Wohnverhältnisse sowie die städtebaulichen Qualitäten der Innerortslagen zu verbessern. Gerade im Hinblick auf die Entlastungswirkung und die Lage der Trassenvarianten zu vorhandenen und geplanten Wohngebieten zeigen die Varianten jedoch Unterschiede:

In **Ringschnait** zeigt sich die südliche Variante A im Hinblick auf die Entlastungswirkung einer nördlichen Umfahrung überlegen. Zwar rückt die Trassenführung an die in der 4. Änderung des FNP des VR Biberach dargestellte und rechtsverbindlich festgestellte Wohnbaufläche „Innerer Gruppen II“ heran, verläuft jedoch auch weiterhin von bestehenden und geplanten Wohnbaugebieten abgerückt. Lediglich die Wohnbebauung am südwestlichen Ortsrand von Ringschnait wird durch die südliche Umfahrung stärker beaufschlagt..

Alle vier im Abschnitt **Ochsenhausen und Erlenmoos** zu prüfenden Varianten entlasten die Ortsdurchfahrten der beiden Orte.

Die Varianten D3 und D3/C verlaufen zwischen Ochsenhausen und Goppertshofen und führen zu einer höheren Entlastung der Ortsdurchfahrt (OD) Ochsenhausen als die Varianten H5 und H5/C. Umgekehrt ist die Zunahme des Durchgangsverkehrs in Goppertshofen bei diesen Varianten (D3 und D3/C) höher. Mit der 2. Änderung des FNP¹⁴ hat die Stadt Ochsenhausen ihre zukünftige Wohnbauflächenentwicklung im Bereich Siechberg konzentriert. Dies hat zur Folge, dass die Varianten D3 und D3/C

¹⁴ Änderung verbindlich seit 13.07.2018

in größerer Nähe zu zukünftigen Wohnnutzungen verlaufen werden als die Varianten nördlich von Goppertshofen.

Für Erlenmoos ist relevant, ob die zukünftige Straßenführung weiterhin abgesetzt verläuft oder östlich von Erlenmoos auf die bestehende B 312 zurückgeführt wird. In letzterem Fall (Varianten D3/C und H5/C) rückt die Straßenführung näher an bestehende und geplante Wohnbereiche heran, ohne jedoch raumordnerisch relevante Unterschiede für den Belang Siedlungswesen zu generieren. Die Entlastungswirkung für die Ortslage Erlenmoos ist bei den abgesetzten Varianten D3 und H5 jedoch deutlich höher (Differenz ca. 3000 KFZ/24 h), was sich im Hinblick auf die Wohnqualität und die städtebauliche Entwicklung positiv auswirkt.

Sowohl die nördliche Umfahrung von **Edenbachen** im Zuge der Varianten D3/C und H5/C als auch die abgesetzten Varianten D3 und H5 führen zu einer weitgehenden Entlastung des Erlenmooser Teilorts Edenbachen. Die Entlastungswirkung der südlichen Umfahrung ist im Vergleich geringer. Die innerörtliche Verbindung zwischen den beiden Ortsteilen der Gemeinde Erlenmoos wird sich bei den abgesetzten Varianten D3 und H5 verschlechtern, da die bestehende B 312 in diesen Fällen zurückgebaut werden soll und damit ein Umweg über die neue B 312 erforderlich wird.

Obwohl nicht direkt von der Ausbaumaßnahme betroffen, sind dennoch die Auswirkungen der Planung auf die Ortsdurchfahrt von **Laubach** im Zuge der K 7511 relevant. Bei allen Planungsvarianten wird sich der Verkehr dort deutlich steigern. Dabei wird Variante D3/C die voraussichtlich negativsten Auswirkungen auf die Wohn- und städtebauliche Qualität dieses Ochsenhauser Ortsteils haben, für welchen zukünftig eine Verkehrsbelastung von 3.500 KFZ/24 h prognostiziert wird. Am günstigsten ist die Variante H5 mit einer Verkehrsbelastung von voraussichtlich 2.500 KFZ/24 h. Geplante Wohngebiete sind nicht betroffen, da diese am westlichen Ortsrand, abseits der K 7511 vorgesehen sind.

Zwischenergebnis Siedlungswesen

Die landesplanerischen Ziele im Hinblick auf die Konzentration der Siedlungsflächen an den Entwicklungsachsen und in den Zentralen Orten werden mit jeder der vorgeschlagenen Varianten erreicht, da keine der Varianten im Unterzentrum Ochsenhausen die weitere Entwicklung ersichtlich einschränkt. Auch die städtebauliche und die Wohnqualität in den Orten erfahren gegenüber der derzeitigen Situation eine Verbesserung. Die Unterschiede der Varianten liegen letztendlich nur im Detail.

Für den Bereich **Ringschnait** kann für den Belang Siedlungswesen - auch in der Anhörung unwidersprochen - der Einschätzung des Vorhabenträgers gefolgt werden, dass die südliche Umfahrung sich als vorteilhafter darstellt. Nachdem es technisch möglich ist, Lärmemissionen wirkungsvoll abzuschirmen, sieht die höhere Raumordnungsbehörde trotz der ansteigenden Beeinträchtigung der südwestlich vorhandenen und geplanten Wohnbauflächen Vorteile für die Variante A, da diese die Ortsdurchfahrt deutlicher entlastet und damit eine höhere Wohnqualität und effektivere städtebauliche Optionen im Ortskern erwarten lässt

Für **Edenbachen** ist - außer der südlichen Umfahrung - kein raumordnerisch relevanter Unterschied zwischen den verschiedenen Varianten festzustellen.

Für den Bereich **Ochsenhausen** und **Erlenmoos** ist festzuhalten, dass im Hinblick auf die Wohn- und städtebauliche Qualität in den Ortszentren die Variante(n) am günstigsten sind, welche eine optimale Entlastung ermöglichen. Dies ist nach der Verkehrsuntersuchung die Variante D3 - unabhängig von der Frage der Rückführung oder nicht. Die Verkehrsbelastung nimmt insgesamt je nach Abschnitt und Variante um ca. 20%¹⁵ bis 48 %¹⁶ ab. Allerdings beträgt die Differenz zwischen Variante H5 und D3 in der OD Ochsenhausen bis zu 1.400 KFZ/24 h. Auf der anderen Seite führen dies beiden Varianten D3 und D3/C zur höchsten Verkehrszunahme in Laubach und Goppertshofen und rücken relativ nahe an den zukünftigen Wohnbauschwerpunkt der Stadt heran. In Erlenmoos wiederum führen die abgesetzten Varianten D3 und H5 zur weitestgehenden Entlastung, da durch den Rückbau der Bestandstrasse eine direkte Verbindung nicht mehr möglich ist.

Im Hinblick auf den Belang „Siedlungsentwicklung“ lässt sich daher konstatieren, dass für die Umfahrung Ochsenhausen keine eindeutig zu präferierende Straßenführung vorliegt. Die Vor- und Nachteile werden in der raumordnerischen Gesamtabwägung zu berücksichtigen sein.

¹⁵ Variante H5 im Abschnitt B 312 zwischen L 265 und Liebherr; verbleibende Belastung: 13.200 KFZ/24 h

¹⁶ Variante D3 im Abschnitt B 312 alt östlich Liebherr; verbleibende Belastung: 6.600 KFZ/24 h

2.2.2.2 Gewerbliche Wirtschaft und Tourismus

Bestandsanalyse

Die Stadt Biberach nimmt beim Gewerbebesatz neben dem Raum Ulm/Neu-Ulm eine herausragende Stellung in der Region Donau-Iller ein. Eine Reihe überregional und teilweise international tätiger Unternehmen ist in Biberach angesiedelt, die Anzahl der Beschäftigten ist hoch, die Arbeitslosenzahlen unterdurchschnittlich¹⁷. Der Schwerpunkt der gewerblichen Flächen liegt in der Kernstadt Biberach selbst entlang der Riß und am Flugplatz nordwestlich der Ortslage an der B 312. Nach dem FNP des VR Biberach (Stand: 4. Änderung) ist in **Ringschnait** eine gewerbliche Baufläche im Westen der Ortslage vorgesehen, der Schwerpunkt der gewerblichen Entwicklung wird nach den Ausführungen in den Unterlagen aber weiterhin in der Kernstadt Biberach selbst sein.

In geringerem Umfang gilt das oben gesagte auch für die Stadt **Ochsenhausen**. Auch diese weist eine Anzahl auch überregional tätiger Unternehmen auf. Gewerbliche Bauflächen sind in Ochsenhausen südwestlich und südöstlich des bestehenden Gewerbezentrums Längenmoos, am südwestlichen Ortsrand im Bereich Katzengraben sowie am östlichen Ortsrand vorgesehen. An diesen Standorten sind die großen Betriebe angesiedelt (Liebherr, Südpack, Wölfler). Teile der gewerblichen Fläche am östlichen Ortsrand von Ochsenhausen sind auch auf Gemarkungen Erlenmoos gelegen. Ein weiterer Gewerbeschwerpunkt, der jedoch vor allem großflächigen Einzelhandel beherbergt, liegt im Norden der Stadt an der L 265.

Als weitere für dieses Verfahren beachtliche Darstellung ist noch eine Sonderbaufläche für den kommunalen Steinbruchbetrieb südlich der bestehenden B 312 zwischen Erlenmoos und Edenbachen zu nennen.

Als relevante Destination für den (wirtschaftsrelevanten) Tourismus ist vor allem Ochsenhausen zu nennen. Mit Kloster Ochsenhausen und der Öchslebahn sind hier

¹⁷ Die IHK Ulm führt zur wirtschaftlichen Bedeutung des Vorhabens aus, dass der Landkreis Biberach zu den zehn wachstumsstärksten Kreisen in Deutschland gehöre. Die Arbeitslosenquote liege so niedrig wie in nur wenigen Kreisen der Republik, im Juni 2018 auf einen historisch niedrigen Wert von 1,9 %, damit die niedrigste Quote in Baden-Württemberg. Zu dieser Entwicklung trage in hohem Maße die Kommunen entlang der B 312 bis zur A 7 bzw. A 96 bei. Die Arbeitsplatzdichte falle dementsprechend hoch aus und liege fast doppelt so hoch wie im gesamten Landkreis Biberach oder in Baden-Württemberg insgesamt. Die Beschäftigungsdynamik sei in den letzten Jahren weit überdurchschnittlich. Grund der herausragenden Stellung dieses Raumes seien führende Produktions- und Handelsunternehmen, die sowohl auf regionaler wie auch internationaler Ebenen tätig seien. Dies zeige der seit dem Jahr 2000 weiter angestiegene Anteil des Auslandsumsatzes in den Betrieben des verarbeitenden Gewerbes im Landkreis Biberach, der von knapp 37 % im Jahr 2000 auf knapp 44 % im Jahr 2016 angestiegen sei.

überregional bekannte Einrichtungen vorhanden, die entsprechend auch auswärtige Besucher anziehen und damit auch einen Wirtschaftsfaktor darstellen. Darüber hinaus ist Ochsenhausen als Erholungsort staatlich anerkannt.

In den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren wird weiter darauf hingewiesen, dass die gewerbliche Entwicklung im engeren Untersuchungsraum derzeit erheblich beeinträchtigt werde. Neben den Problemen und zeitlichen Unsicherheiten der direkten Erreichbarkeit der ansässigen Betriebe bestünden auch Unsicherheiten im Hinblick auf die weitere gewerbliche Entwicklung, solange die Trassenführung nicht feststehe. Mit einer Neutrassierung der B 312 hingegen ergäben sich weitere Chancen für (interkommunale) Gewerbegebiete entlang der neuen Trasse mit sehr guten Verkehrsanschlüssen.

Ziele und Grundsätze der Raumordnung

Im **ROG** wird postuliert, dass *„der Raum im Hinblick auf eine langfristig wettbewerbsfähige und räumlich ausgewogene Wirtschaftsstruktur und wirtschaftsnahe Infrastruktur sowie auf ein ausreichendes und vielfältiges Angebot an Arbeits- und Ausbildungsplätzen zu entwickeln ist“* (§ 2 Abs. 2 Nr. 4 ROG).

Über die o.g. generellen Erfordernisse der Raumordnung zur Siedlungsentwicklung hinaus, legt der **LEP** folgende Ziele und Grundsätze speziell für die Wirtschaftsentwicklung im Land fest:

PS 3.3.1 G: *„Die Wirtschaft des Landes ist in ihrer räumlichen Struktur und beim Ausbau ihrer internationalen Wettbewerbsfähigkeit so zu fördern, dass ein angemessenes Wirtschaftswachstum unter Wahrung ökologischer Belange erreicht wird und für die Bevölkerung aller Landesteile vielseitige und krisenfeste Erwerbsgrundlagen bestehen“.*

PS 3.3.4 G: *„Durch eine frühzeitige planerische Vorbereitung von Flächen für Industrie und Gewerbe, Dienstleistungs- und Infrastruktureinrichtungen sind Ansiedlungs- und Erweiterungsmöglichkeiten offen zu halten“.*

PS 2.4.1.3 G: *„Die Standortvoraussetzungen für die weitere Entwicklung von Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen sollen durch geeignete Flächenangebote, angemessene Verkehrs- und Kommunikationsverbindungen und einen bedarfsgerechten Ausbau der sonstigen Infrastruktur verbessert werden“.*

PS 2.4.3.2 G: *„Die Standortvoraussetzungen zur Erhaltung und Erweiterung des Arbeitsplatzangebots sind durch die Bereitstellung ausreichender Gewerbeflächen, die Sicherung angemessener Verkehrsanbindungen, eine flächendeckende Erschließung mit leitungsgebundenen Energien und neuen Informations- und Kommunikationstechnologien und durch eine Stärkung der Technologiebasis zu verbessern“.*

PS 5.4.2 G: *„Heilbäder, Kurorte und Tourismusorte sind in ihrer Bedeutung für Erholung und Tourismus zu stärken. Ausbau und Weiterentwicklung der Infrastruktur für die spezifischen Bedürfnisse von Erholung und Tourismus sind zu fördern“.*

PS 5.4.6 G: *„Freizeiteinrichtungen mit starkem Besucherverkehr sollen an öffentliche Verkehrsmittel und ortsdurchfahrtsfreie Straßen angeschlossen sein. Wohnsiedlungen und Kurorte sind vor störenden Einwirkungen zu schützen“.*

Der **Regionalplan Donau-Iller** formuliert wie folgt:

PS 2.3: *„Im Mittelbereich Biberach soll auf eine Sicherung und Verbesserung des Arbeitsplatzangebots im Produzierenden Gewerbe und im Dienstleistungsbereich hingewirkt werden. In den Teilräumen der Unterzentren Ochsenhausen und Bad Buchau soll darüber hinaus auf eine Ergänzung der Branchenstruktur im Produzierenden Gewerbe hingewirkt werden“.*

PS 3.1.1.1: *„Die Fremdenverkehrswirtschaft in der Region Donau-Iller soll als wichtiger Wirtschaftszweig weiterentwickelt werden.*

Dazu soll insbesondere durch Maßnahmen im Bereich des Naturschutzes und der Landschaftspflege die natürliche Eignung der Fremdenverkehrsgebiete erhalten werden.

Die für den Fremdenverkehr erforderliche Infrastruktur soll ausgebaut werden“.

PS 3.1.4.1: Sicherung der Heilbäder und Kurorte

„Die Verkehrsbelastung der Heilbäder, Kurorte und Erholungsorte soll verringert werden.

[...]

Ergebnis der Anhörung

Die **IHK Ulm** verweist darauf, dass es im südlichen Baden-Württemberg an einer leistungsfähigen Ost-West-Straßenverbindung fehle. Deshalb komme der B 312 für die IHK-Region Ulm eine wichtige Bedeutung zu. Die B 312 verbinde das Oberzentrum Reutlingen/Tübingen mit dem Oberzentrum Memmingen und stelle über die B 31/B 311 einerseits und die A 96 andererseits eine großräumige Verbindung von Freiburg bis München/Ulm her. Bei den ortsansässigen Unternehmen sei die Unzufriedenheit mit der überregionalen Erreichbarkeit besonders ausgeprägt. Die Erreichbarkeit einer Autobahnanschlussstelle könne deutlich verbessert werden. Mit dem Wegfall der hoch belasteten Ortsdurchfahrten könnte dieses Erreichbarkeitsdefizit erheblich reduziert werden. Der Landkreis Biberach und die Kommunen in diesem Abschnitt der B 312 gehörten zu den wirtschaftlich stärksten Gebieten in Deutschland, was auch an führenden Produktions- und Handelsunternehmen in diesem Gebiet liege. Zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit sei ein Ausbau der B 312 unverzichtbar. Die Verbesserung des Verkehrsflusses und die -sicherheit führe durch signifikante Kosten- und Zeitersparnisse zu wirtschaftlichen Vorteilen für die Industrie-, Handels- und Logistikbetriebe und trage zur Standortsicherung bei. Die Vorteile eines Ausbaus werden differenziert dargelegt und festgestellt, dass die Vorgaben der Landes- und Regionalplanung im Hinblick auf die Zukunftsfähigkeit des Landes aus Sicht der IHK erreicht werden könnten. Aus Sicht der gewerblichen Wirtschaft seien die Trassenvarianten zu bevorzugen, die eine möglichst große Verkehrswirksamkeit nach sich zögen. Gleichzeitig müssten jedoch auch für die Kommunen ausreichende Entwicklungsmöglichkeiten berücksichtigt werden. Im Abschnitt Ringschnait habe sich Variante A als deutlich vorzugswürdig herausgestellt. Für das Gewerbegebiet „Untere Wiesen“ sei Variante D3 vorzugswürdig, da diese die beste Erreichbarkeit herstelle. Bei einer übergreifenden Betrachtung sei aus Sicht der IHK Ulm im Planungsabschnitt Ochsenhausen/Erlenmoos mit Edenbachen trotzdem die Trassenvariante H5 vorzugswürdig.

Auch der **Regionalverband Donau-Iller** weist in seiner Stellungnahme auf die bessere Anbindung des Gewerbegebiets „Untere Wiesen“ im Falle der Variante D3 hin.

Auswirkungen der Trassenvarianten

Für alle Trassenvarianten gilt, dass sie im Hinblick auf die gewerbliche Entwicklung und den Tourismus zu einer Verbesserung des Status Quo führen. Durch die Verbesserung der Verkehrsführung und Entfallen der Ortsdurchfahrten wird einerseits die Erreichbarkeit der ansässigen Betriebe und andererseits die Anbindung an die

überregionalen, Nord-Süd-verlaufenden Verkehrsachsen A 7/ A 96 und B 30 verbessert.

Unter dem Aspekt regionaler und überregionaler Erreichbarkeit ergeben sich keine relevanten Unterschiede bei den verschiedenen Trassenführungen. Diese liegen in erster Linie in der lokalen Erreichbarkeit der örtlichen Gewerbegebiete und Unternehmen.

Die örtliche gewerbliche Entwicklung in **Ringschnait** soll südwestlich der Ortslage stattfinden. Durch die direkt entlang dieser gewerblichen Fläche vorgesehene Verknüpfung kann diese Fläche unmittelbar an die südliche Umfahrung von Ringschnait angebunden werden.

Für die Gewerbestandorte der Gemeinde **Erlenmoos** ergeben sich keine relevanten Unterschiede der verschiedenen Varianten. Es ist lediglich festzustellen, dass Variante H5 hier die größte Streckenlänge aufweist, was zeitliche Folgen für die Erreichbarkeit hat.

Für die am östlichen Ortsrand von Ochsenhausen gelegenen großen Industriebetriebe ist eine Anbindung über die K 7511 vorgesehen. Trotzdem wird sich die lokale Zufahrt der Betriebe zur Bundesstraße verlängern. Die Streckenführung in Richtung Westen ist dabei bei den Varianten H5 und H5/C länger als bei einer Trassenführung südlich von Goppertshofen (D3 und D3/C). Das Gewerbegebiet „Untere Wiesen“ wird bei Variante D3/D3/C deutlich besser angeschlossen als bei Variante H5, die eine längere Zufahrt (durch Goppertshofen) erfordert. Für das Gewerbezentrum Längenmoos wird sich unabhängig von der Trassenauswahl die Erreichbarkeit verbessern.

Auf den Wirtschaftsfaktor Tourismus¹⁸ haben die verschiedenen Varianten nur indirekte Auswirkungen, indem die Erreichbarkeit verbessert und der Erholungsort selbst vom Durchgangsverkehr befreit wird.

Zwischenergebnis Gewerbliche Wirtschaft und Tourismus

Für den Belang gewerbliche Wirtschaft und Tourismus ist der Ausbau der B 312 in diesem Bereich von zentraler Bedeutung, stellen doch die aktuelle Verkehrsführung und die Ortsdurchfahrten erhebliche zeitliche Barrieren für die Erreichbarkeit dar. Dies gilt einerseits für die wirtschaftlichen Austauschbeziehungen innerhalb der Re-

¹⁸ Das Thema „Erholung“ ist Bestandteil der raumordnerischen Umweltverträglichkeitsuntersuchung in Kapitel 2.3.2

gion und für die Unternehmen im Bereich des hier zu prüfenden Straßenabschnitts. Der Raum Biberach weist eine dynamische Wirtschaftsentwicklung auf, die aufgrund ihres Besatzes auch mit international tätigen Unternehmen auf einen guten Ausbaustandard der Infrastruktur angewiesen ist. Andererseits ist die B 312 in ihrer Funktion als Ost-West-Achse für Unternehmen innerhalb und außerhalb des Untersuchungsraums von hoher Relevanz, stellt sie doch mit dem Anschluss an die A 7/A 96 und damit in den Raum München im südlichen Baden-Württemberg eine wichtige Verbindung dar.

Gerade für den ländlichen Raum und insbesondere den wirtschaftlichen Nukleus Biberach ist auch das Thema Fachkräftegewinnung und -bindung von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Aufgrund der hohen Beschäftigungsdichte bestehen intensive Pendlerbeziehungen in das Umland, die auch in überschaubarer Zukunft nicht in großem Umfang mit öffentlichen Verkehrsmitteln abdeckbar sein werden. Daher ist es für den Belang Wirtschaftsentwicklung von hoher Bedeutung, dass die Unternehmen auch für Mitarbeiter attraktiv und in berechenbaren Zeiträumen erreichbar sind. Die Relevanz des Straßenzugs kann deshalb für die wirtschaftliche Bedeutung der von der Maßnahme betroffenen Kommunen und für den südlichen Teil der Region Donau-Iller nicht hoch genug eingeschätzt werden.

Die aufgeführten Ziele und Grundsätze der Raumordnung können mit allen Varianten erreicht werden, da alle Trassen geeignet sind, den überregionalen Verkehr zu bündeln und zu beschleunigen und die Ortslagen zu entlasten. Vorteile werden hier bei Variante D3 gesehen, die von allen Varianten die kürzeste und am wenigsten umwegige Strecke ist.

Unterschiede ergeben sich auch für die ortsansässigen Gewerbebetriebe insbesondere in Ochsenhausen. Hier zeigt sich, dass die Varianten D3 bzw. D3/C im Hinblick auf den Belang gewerbliche Wirtschaft besser geeignet sind als die nördlich von Goppertshofen verlaufenden Varianten H5/H5/C. Die bestehenden Gewerbegebiete in Ochsenhausen¹⁹ können über diese Varianten deutlich schneller und mit geringeren Anfahrtswegen erreicht werden. Durch die näher an die Ortslage Ochsenhausen herangerückte Führung kann eine an den Siedlungsbestand angedockte weitere Gewerbeentwicklung einfacher realisiert werden als bei der abgesetzten Trassenführung. Den Ausführungen in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren zur Entwicklung neuer Gewerbeflächen im Bereich der Anschlussstellen²⁰ kann jedoch in

¹⁹ Das Gewerbezentrum Längenfeld stellt insofern eine Ausnahme dar, da es von den Trassenvarianten vollständig unabhängig auch weiterhin direkt an die B 312 angeschlossen sein wird.

²⁰ Teil B, S. 20/21

der dort beschriebenen Allgemeinheit nicht gefolgt werden, da auch für (interkommunale) Gewerbeflächen das Zersiedelungsverbot des PS 3.1.9 LEP gilt.

Für den Wirtschaftsfaktor Tourismus sind insbesondere die Auswirkungen in Ochsenhausen von Bedeutung. Neben den touristischen Destinationen Kloster und Öchslebahn sind hier die Auswirkungen auf den Erholungsort zu bewerten. Die Klosteranlage wird durch keine der Varianten in unmittelbarer Nähe betroffen. Die Öchslebahn muss von allen Varianten gequert werden, so dass sich auch hier keine signifikanten Unterschiede ergeben. Auf die Qualifizierung als Erholungsort wirkt sich hier Variante D3 bzw. D3/C am günstigsten aus, da diese Varianten die höchste Entlastungswirkung für die Ortsdurchfahrt und damit für die Aufenthaltsqualität und die städtebaulichen Aufwertungsoptionen haben.

2.2.3 Freiraumstruktur

Unter dem Kapitel „Freiraumstruktur“ sind die freiraumbezogenen Nutzungen angesprochen. Das Kapitel umfasst die als landschaftliche Vorrang- und Vorbehaltsgebiete - Bereiche für Naturschutz und Landschaftspflege, für Land- und Forstwirtschaft sowie den Rohstoffabbau festgelegten Bereiche. Im nachfolgenden Kapitel wird deshalb das Vorhaben diesen freiraumbezogenen Zielen und Grundsätzen der Raumordnung gegenübergestellt. Die Freiraumfunktionen Wasserwirtschaft und Erholung werden im Rahmen der raumordnerischen Umweltverträglichkeitsprüfung umfassend behandelt.

Regionale Grünzüge sind vom Vorhaben nicht betroffen, so dass dieser Belang entfällt.

Als gemeinsame raumordnerische „Klammer“ für die Freiraumnutzungen ist nach dem Grundsatz in § 2 Abs. 2 Nr. 2 **ROG** allgemein festgelegt, dass *„der Freiraum durch übergreifende Freiraum-, Siedlungs- und weitere Fachplanungen zu schützen ist; es ist ein großräumiges übergreifendes ökologisch wirksames Freiraumverbundsystem zu schaffen. Die weitere Zerschneidung der freien Landschaft und von Waldflächen ist dabei so weit wie möglich zu vermeiden.“*

Der **LEP** legt in Plansatz 1.9 (G) fest, dass *„die natürlichen Lebensgrundlagen dauerhaft zu sichern sind. Die Naturgüter Boden, Wasser, Luft und Klima sowie die Tier- und Pflanzenwelt sind zu bewahren und die Landschaft in ihrer Vielfalt und Eigenart zu schützen und weiterzuentwickeln. Dazu sind die Nutzung von Freiräumen für*

Siedlungen, Verkehrswege und Infrastruktureinrichtungen durch Konzentration, Bündelung, Ausbau vor Neubau sowie Wiedernutzung von Brachflächen auf das für die weitere Entwicklung notwendige Maß zu begrenzen, Beeinträchtigungen ökologischer Funktionen zu minimieren und nachteilige Folgen nicht vermeidbarer Eingriffe auszugleichen. Zur langfristigen Sicherung von Entwicklungsmöglichkeiten ist anzustreben, die Inanspruchnahme bislang unbebauter Flächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke deutlich zurückzuführen. Für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild bedeutsame Freiräume sind zu sichern und zu einem großräumigen Freiraumverbund zu entwickeln. Im Bereich des Umwelt- und Naturschutzes sind die Umweltqualitäts- und Handlungsziele des Umweltplans Baden-Württemberg zu berücksichtigen“. Weiter führt der Landesentwicklungsplan aus, dass „zum Schutz der ökologischen Ressourcen, für Zwecke der Erholung und für land- und forstwirtschaftliche Nutzungen ausreichend Freiräume zu sichern sind“ (PS 5.1.1 Z LEP).

2.2.3.1 Land- und Forstwirtschaft

Als ein wesentlicher Bestandteil der Freiraumnutzung nehmen Land- und Forstwirtschaft im raumordnerischen Kontext eine zentrale Stellung ein. Eine Vielzahl der planerischen Vorgaben betreffen beide Nutzungskategorien. Zur Vermeidung von Wiederholungen werden diese Plansätze nachfolgend für beide Nutzungsarten vorangestellt.

Als Grundsatz der Raumordnung formuliert das **ROG** unter § 2 Abs. 2 Nr. 4 Satz 7, dass „*die räumlichen Voraussetzungen für die Land- und Forstwirtschaft in ihrer Bedeutung für die Nahrungs- und Rohstoffproduktion zu erhalten oder zu schaffen sind*“.

Im **LEP** sind nachfolgend aufgeführte allgemeine Ziele und Grundsätze zu Land- und Forstwirtschaft enthalten:

PS 2.4.3.5 Z: im ländlichen Raum im engeren Sinne sollen „*die Land- und Forstwirtschaft als leistungsfähige Wirtschaftszweige so fortentwickelt werden, dass sie für den Wettbewerb gestärkt werden und ihre Funktionen für die Ernährungs- und Rohstoffsicherung sowie ihre naturschutzrelevanten und landschaftspflegerischen Aufgaben auf Dauer erfüllen können*“.

PS 2.4.3.6 Z: *Zum Schutz der ökologischen Ressourcen, für Zwecke der Erholung und für land- und forstwirtschaftliche Nutzungen sind ausreichend Freiräume zu sichern.*

PS 2.4.3.7 G: *„Großflächige Freiräume sollen als Grundlage für eine leistungsfähige und ihre Funktionen erfüllende Land- und Forstwirtschaft erhalten werden; Flächen mit land- und forstwirtschaftlich gut geeigneten Böden sind zu sichern“.*

PS 5.3.1 G: *„Die ökonomische, ökologische und soziale Bedeutung der Land- und Forstwirtschaft, insbesondere aufgrund ihrer Funktionen für die Ernährung, die Holzversorgung, die Erhaltung und Pflege der Kulturlandschaft und die Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen, ist zu erhalten und zu entwickeln“.*

PS 5.3.2 Z: *„Die für eine land- und forstwirtschaftliche Nutzung gut geeigneten Böden und Standorte, die eine ökonomisch und ökologisch effiziente Produktion ermöglichen, sollen als zentrale Produktionsgrundlage geschont werden; sie dürfen nur in unabweisbar notwendigem Umfang für andere Nutzungen vorgesehen werden. Die Bodengüte ist dauerhaft zu bewahren“.*

PS 5.3.2 G: *„Der Anbau nachwachsender Rohstoffe ist aus Gründen der Ressourcenschonung und des Umweltschutzes sowie als Einstieg in die Kreislaufwirtschaft zu fördern“.*

2.2.3.1.1 Landwirtschaft

Bestandsanalyse

Trotz der hohen Dichte an gewerblichen Arbeitsstätten im Raum Biberach ist der Untersuchungsraum ebenso wie der gesamte Landkreis Biberach durch intensive landwirtschaftliche Nutzung geprägt. Fast 57 % der Fläche im Kernuntersuchungsraum²¹ werden landwirtschaftlich genutzt, davon 63 % als Ackerland, 36 % als Dauergrünland und ca. 1 % für Obst- und Weinkulturen. Auf den Ackerflächen wird mit einem hohen Anteil Mais für die Energieerzeugung in Biogasanlagen sowie Gerste und Weizen angebaut.

Insgesamt gibt es im Kernuntersuchungsraum 189 landwirtschaftliche Betriebe, davon 104 im Vollerwerb (ca. 55 %). Der Anteil der Nebenerwerbslandwirte ist in Er-

²¹ Stadt Biberach: 51 %, Stadt Ochsenhausen: 63 %, Gemeinde Erlenmoos: 57 %

lenmoos mit 50 % der Betriebe²² am höchsten. Im Bereich der von der Maßnahme betroffenen Kommunen befinden sich insgesamt sieben Biogasanlagen.

Die durchschnittliche Flächengröße der Betriebe liegt bei ca. 43 ha. In Ochsenhausen bewirtschaften 34 % der Betriebe Flächen mit 50 ha und mehr, während in Biberach und Erlenmoos die Mehrzahl der Betriebe bei Flächengrößen zwischen 20 ha und 50 ha liegen.

Nach der Wirtschaftsfunktionenkarte²³ werden die landwirtschaftlichen Flächen durchgängig als Vorrangflur Stufe II²⁴ bewertet.

Die Flurstücksgrößen liegen mit hohem Anteil bei über 1,5 ha. Im Nahbereich der Ortslagen sind jedoch vielfach kleinere Flurstücke anzutreffen. Tendenziell ist dabei der Anteil der Flurstücke über 1,5 ha in Ringschnait höher als in Ochsenhausen und Erlenmoos.

Ziele und Grundsätze der Raumordnung

Als spezifisch auf die Landwirtschaft bezogene Festlegungen formuliert der **LEP**:
PS 5.3.3 G: *„Die Betriebs- und Flurstrukturen sind so zu erhalten und zu entwickeln, dass eine langfristige, funktionsgerechte und wettbewerbsfähige Landbewirtschaftung möglich ist. Insbesondere in Räumen mit starkem Siedlungsdruck sind die Fluren in den Freiräumen so auszuwählen, zu bemessen, zu sichern oder zu entwickeln, dass eine rationelle landwirtschaftliche Bodennutzung möglich ist. Insbesondere für die Land- und Forstwirtschaft wertvolle Böden sind zu schonen. Die Möglichkeiten einer Flurneuordnung sind zu nutzen, um die für Infrastrukturmaßnahmen der öffentlichen Hand benötigten Flächen sozial verträglich bereitzustellen, die Bewirtschaftungsstrukturen in der Landwirtschaft zu verbessern, den strukturellen Wandel in der*

²² Biberach: 40 %, Ochsenhausen 43 %

²³ Die Wirtschaftsfunktionenkarte bewertet zusammengefasst die natürliche und die ökonomische Standortgunst landwirtschaftlicher Flächen. Die natürliche Standortgunst oder Leistungsfähigkeit der Böden wurde auf Grundlage der Reichsbodenschätzung sowie unter Berücksichtigung der Hangneigung errechnet. Die ökonomische Standortgunst ergab sich aus verschiedenen Standortfaktoren, die aus den sog. agrarstrukturellen Themenkarten (Betriebsgrößen, Nutzungsklassen, Flurstruktur etc.) und dem Fachwissen vor Ort bei den jeweils zuständigen Unteren Naturschutzbehörden abgeleitet wurden. Im Ergebnis zeigt die Wirtschaftsfunktionenkarte in einer vierstufigen Abgrenzung aus Sicht der Landwirtschaft die landbauwürdigen („Vorrang“-)Flächen, die landbauproblematischen und die nicht landbauwürdigen Flächen. Das Kartenwerk Flurbilanz soll als Grundlage für Stellungnahmen der Landwirtschaftsverwaltung, als Grundlage für weitere flächen- bzw. raumbezogene Planungen (Regionalplan, Landschafts-, Flächennutzungsplan) sowie anderen Fachbehörden als Grundlage für flächenbezogene Fachplanungen (Landnutzungskonzepte, ...) dienen.

²⁴ Vorrangflur Stufe II: überwiegend landbauwürdige Flächen, Fremdnutzungen sollten ausgeschlossen bleiben.

Landwirtschaft zu flankieren und landschaftsökologische Aufwertungsmaßnahmen zu unterstützen“.

Als allgemeinen Grundsatz für die Landwirtschaft in der Region legt der **Regionalplan Donau - Iller** fest:

PS B III 1.1.1: *„Die bäuerliche Landwirtschaft soll als wichtiger Wirtschaftsfaktor erhalten und weiterentwickelt werden. Dadurch soll die Erzeugung gesunder und preiswerter Lebensmittel in ausreichender Menge sowie die Gestaltung und Pflege der Kulturlandschaft bei möglichst geringer Belastung des Natur- und Wasserhaushalts gesichert werden. Die Bodenfruchtbarkeit soll erhalten werden“.*

PS B III 1.2.1: *„Die landwirtschaftlichen Flächen in der Region Donau - Iller, insbesondere die für die landwirtschaftliche Erzeugung besonders geeigneten Flächen, sollen so weit als möglich von anderen Nutzungen freigehalten werden“*

Anregungen aus der Anhörung

Grundsätzlich bestehen seitens der Landwirtschaftsbehörden Bedenken wegen der umfangreichen Inanspruchnahme hochwertiger landwirtschaftlicher Flächen. Aufgrund der hinreichenden Berücksichtigung landwirtschaftlicher Belange kann die **Landwirtschaftsabteilung beim Regierungspräsidium** ihre Bedenken in diesem Fall zurückstellen.

Das **Landwirtschaftsamt beim Landratsamt Biberach** regt an, die Trassenführung der Variante A in **Ringschnait** möglichst nahe an die vorhandene Bebauung heranzurücken. Es sei nicht ausreichend, wenn für das Merkmal der Zerschneidungswirkung nur auf die Flurstücksgröße abgestellt werde, vielmehr sei zu berücksichtigen, dass die Trasse die vorhandene zusammenhängende Agrarstruktur und damit die Bewirtschaftung der Flächen immer durchschneiden werde. Um diese Wirkung klein zu halten, sei die Trasse möglichst nahe an die Bestandsbebauung heranzurücken. Für den Bereich **Ochsenhausen/Erlenmoos/Edenbachen** wird angeregt, den Kompensationsbedarf bereits zu diesem Planungsstadium zu prognostizieren um die Varianten besser gegeneinander abwägen zu können. In der Summe werde den Planungsvarianten D3 bzw. H5 gegenüber den Varianten D3/C und H5/C der Vorzug gegeben, obwohl festgestellt werde, dass D3 die landwirtschaftlich günstigste Variante darstelle. Bei der Planung der Eingriffs-/Ausgleichsmaßnahmen sollte höchste Priorität auf die Schonung landwirtschaftlicher Nutzflächen liegen. Auf § 15 Abs. 6

NatSchG²⁵ wird verwiesen. Für die Rückbauflächen werde davon ausgegangen, dass diese wieder der Landwirtschaft zur Verfügung gestellt würden. Der beim Bau anfallende humusreiche Oberboden sollte im Zuge der Bauarbeiten im Sinne eines Oberbodenauftrags auf landwirtschaftlichen Nutzflächen verwertet werden. Für ausreichende Querungsmöglichkeiten und die erforderliche Ausgestaltung des landwirtschaftlichen Wegenetzes sei Sorge zu tragen.

Das **Flurneuordnungsamt beim Landratsamt Biberach** weist ebenfalls auf die Erforderlichkeit ausreichend dimensionierter landwirtschaftlicher Wege hin. Dieser Flächenbedarf sollte bei der Zusammenstellung des gesamten Flächenbedarfs berücksichtigt werden.

In seiner Stellungnahme vom 5. Februar 2019 führt der **Vorhabenträger** aus, dass sich aufgrund geänderter Richtlinien und Regelwerke sowie der RadNETZ-Planung Baden-Württemberg die mögliche Rückbaufläche um ca. 0,4 ha auf ca. 1,3 ha verringere. Insgesamt ergebe sich aber aufgrund eines verbreiterten Rad- und Landwirtschaftsweg zwischen Edenbachen und Erlenmoos keine nennenswerten Änderungen zu den bisherigen Annahmen.

Zur Frage einer Konkretisierung des Kompensationsbedarfs zum jetzigen Planungsstand verweist der Vorhabenträger auf die Ausführungen im Umweltbericht der Unterlagen zum Raumordnungsverfahren (Teil C). Danach seien Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen durch Entsiegelung, durch Bodenverbesserung, Bodenauftrag oder durch funktionsübergreifende Maßnahmen z.B. an oder entlang von Gewässern denkbar. Da beim jetzigen Planungsstand jedoch noch keine konkreten Angaben gemacht werden könnten. Es ließe sich lediglich Eingriffs- und daraus resultierende Kompensationsumfänge darstellen. In der Gesamtschau wird ausgeführt, dass der überschlägig umrissene Kompensationsbedarf

- *„im **Abschnitt Ringschnait** bei Variante B / Nordumfahrung deutlich höher ausfällt als bei Variante A / Südumfahrung,*
- *im **Abschnitt Edenbachen** bei Variante B / Südumfahrung deutlich höher ausfällt als bei Variante A / Nordumfahrung,*
- *im **Abschnitt Ochsenhausen / Edenbachen / Erlenmoos** die Varianten D3 und H5 einen geringeren Kompensationsbedarf als die Varianten D3/C + Edenbachen A bzw. H5/C + Edenbachen A aufweisen. In Gegenüberstellung der Varianten D3 und H5 verursacht Variante D3 einen höheren Kompensati-*

²⁵ § 15 Abs. 6 NatSchG BW: Ist geplant, für Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch zu nehmen, ist die zuständige Landwirtschaftsbehörde bei der Auswahl der Flächen frühzeitig zu beteiligen.

onsaufwand durch Waldeingriffe, Variante H5 einen höheren Kompensationsaufwand für Eingriffe in hochwertige Lebensräume für die Fauna und zur Umsetzung von vorgezogenen Artenschutzmaßnahmen für die Vogelarten des Offenlandes. Diese Maßnahmen können jedoch räumlich flexibel verortet und vom Flächenbedarf her optimiert werden (funktionsübergreifende Maßnahme) und sind vom Gesamtumfang her im Hinblick auf die Betroffenheit landwirtschaftlicher Nutzflächen vor dem Hintergrund des Gesamtflächenbedarfs der geplanten Maßnahmen aus umweltfachlicher Sicht nicht entscheidungserheblich“.

Auswirkungen der Trassenvarianten

Unabhängig von der Wahl der Trassenvariante wird das Vorhaben immer mit der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen, mit Auswirkungen auf die Betriebsstruktur der landwirtschaftlichen Betriebe und mit Zerschneidungswirkungen verbunden sein. Da alle betroffenen landwirtschaftlichen Flächen der Vorrangflur Stufe II zugeordnet sind, kann auf Basis der landwirtschaftlichen Bodenqualität keine Differenzierung vorgenommen werden. Maßstab der Beurteilung unter dem Belang Landwirtschaft kann, den raumordnerischen Vorgaben folgend, deshalb vorliegend in erster Linie der Flächenbedarf sowie die Zerschneidungswirkungen sein, die wiederum Auswirkungen auf die Betriebsstruktur haben. Zur Abmilderung der Auswirkungen auf die Betriebsstruktur und einzelne betroffene Betriebe, die nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens sind, ist vorgesehen, später ein Flurneuordnungsverfahren durchzuführen.

Weiter ist zu berücksichtigen, dass neben dem unmittelbaren Flächenverbrauch auch ökologische Ausgleichsmaßnahmen sowie Ausgleichsflächen für gegebenenfalls notwendige Waldumwandlungen zusätzlich landwirtschaftliche Fläche in Anspruch nimmt. Der Umfang dieser zusätzlichen Flächenbedarfe kann zum derzeitigen Verfahrensstand noch nicht genauer umrissen werden, sondern lediglich im Hinblick auf die ausgleichsbedürftigen Eingriffe vergleichend abgeschätzt werden. Insoweit ist bei allen Trassenvarianten mit höheren Inanspruchnahmen landwirtschaftlicher Flächen zu rechnen, als in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren bislang dargestellt werden. Die Ausgleichflächenabschätzung ist in Kapitel 10 der raumordnerischen Umweltverträglichkeitsuntersuchung enthalten, oben kurz zusammengefasst und Grundlage der weiteren Ausführungen in diesem Unterkapitel.

In den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren werden die Kriterien Streckenlänge, Flächenverbrauch und Flurstücksgröße als Indikator für die Zerschneidungswirkung herangezogen. Nachfolgende Ergebnisse sind festzuhalten:

Im Abschnitt **Ringschnait** werden durch die südliche Umfahrung mit Variante A weniger landwirtschaftliche Fläche und weniger gut bewirtschaftbare Flurstück mit Flächengrößen über 1,5 ha in Anspruch genommen als bei Variante B. Im Hinblick auf den zusätzlichen Flächenbedarf durch Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen wird in den Unterlagen²⁶ festgestellt, dass dieser bei Variante B ungleich höher sei als bei Variante A, hervorgerufen durch größere Eingriffe in Lebensräume mit hoher Bedeutung für die Fauna und durch die Notwendigkeit, Flächen für vorgezogene funktionserhaltende Maßnahmen (CEF) für Vogelarten der offenen Feldflur bereit zu stellen.

Die direkte Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen im Streckenabschnitt **Ochsenhausen bis Edenbachen** beträgt zwischen 27,3 ha (H5) und 28,7 ha (D3/C + Edenbachen A). Auch unter Berücksichtigung des - reduzierten - Rückbaupotentials nehmen die Varianten ohne Rückführung auf die bestehende B 312 weniger landwirtschaftliche Fläche in Anspruch. Im Hinblick auf den Indikator Flächengröße schneiden die Varianten mit nördlicher Umfahrung von Goppertshofen mehr große Flächen an als die Varianten südlich von Goppertshofen. Die Streckenlänge ist bei den nördlichen Varianten ebenfalls höher als bei den Südlichen. Der durch den Eingriff verursachte Ausgleichsbedarf wird in den Unterlagen bei den durchgängigen Varianten ohne Rückführung (D3 und H5) als insgesamt geringer eingeschätzt als bei den Varianten mit Rückführung. Von diesen beiden wiederum ist der Ausgleichsbedarf bei der nördlichen Umfahrung von Goppertshofen voraussichtlich höher als bei der südlichen Umfahrung, was auf den größeren Eingriff in Lebensräume mit hoher Bedeutung für die Fauna sowie Flächen für CEF-Maßnahmen zurückzuführen ist. Allerdings sei, so die Ausführungen in den Unterlagen, das Rückbaupotential hierbei zu berücksichtigen, das für diese Maßnahmen genutzt werden könne.

Zwischenergebnis Landwirtschaft

Intention der landwirtschaftlichen Festlegungen in Bundes- Landes- und Regionalplanung ist der Schutz gut geeigneter landwirtschaftlicher Flächen vor nicht notwendigen bzw. vermeidbaren Raumnutzungen. Damit soll jedoch kein vollumfänglicher Schutz in dem Sinne gewährleistet werden, dass jeglicher Eingriff in diese Flächen untersagt wäre. Vielmehr müssen Planungen und Maßnahmen, für die ein so hohes

²⁶ Teil D, Kapitel 10

öffentliches Interesse besteht, dass der Belang des strukturellen Schutzes der Land- und Forstwirtschaft einschließlich des Bodens als deren Produktionsgrundlage in der Abwägung überwunden werden kann, auch weiterhin möglich sein. Dies wird durch eine zielimmanente Ausnahmeregelung ermöglicht, die dann zum Tragen kommt, wenn die Inanspruchnahme solcher landwirtschaftlich gut geeigneten Flächen auf das zur Umsetzung der Planung „unabweisbare“ Maß reduziert wird. Ein weiterer Aspekt der Festlegungen ist die Erhaltung und Verbesserung der landwirtschaftlichen Betriebs- und Bewirtschaftungsstrukturen, um eine wettbewerbsfähige Bewirtschaftung dieser Flächen zu ermöglichen. Indikatoren hierfür sind neben der Bodenqualität die Erreichbarkeit und die Größe der Wirtschaftsflächen. In diesem Zusammenhang spielt daher die Zerschneidung größerer und damit wirtschaftlich bearbeitbarer Flächen und die Länge der Straßenführung eine große Rolle.

Im Abschnitt **Ringschnait** lässt sich unter dem Aspekt Landwirtschaft eindeutig ein Vorzug der Variante A sowohl im Hinblick auf die direkt als auch die indirekt durch notwendige Ausgleichsmaßnahmen in Anspruch genommene Flächen feststellen. Im Hinblick auf das Kriterium, gute landwirtschaftliche Flächen nur in unabweisbarem Umfang in Anspruch zu nehmen und um die Zerschneidungswirkung der Trasse zu reduzieren, sollte jedoch im weiteren Verfahren eine Verlegung weiter in Richtung Ortslage geprüft werden.

Im Abschnitt **Ochsenhausen bis Edenbachen** stellen sich insbesondere unter Berücksichtigung der Rückbaupotentiale beim direkten Flächenvergleich die Varianten D3 und H5 günstiger dar als die Varianten mit Rückführung auf die B 312 alt. Allerdings ergibt sich bei den Trassenvarianten nördlich Goppertshofen ein höherer Ausgleichsbedarf. Beim Vergleich D3 und H5 ergeben sich die Ausgleichsbedarfe aus unterschiedlichen Bereichen: bei D3 durch eine größere Waldinanspruchnahme, bei H5 durch Eingriffe in hochwertige Lebensräume.

Auch aus Sicht der höheren Raumordnungsbehörde des Regierungspräsidiums kann derzeit eine konkrete Höhe des Ausgleichsbedarfs noch nicht festgelegt werden, da hierzu die maßgeblichen Informationen noch nicht vorliegen und die Höhe von den konkret vor Ort anzutreffenden Verhältnissen abhängt. Zudem werden im Raumordnungsverfahren Trassenkorridore beurteilt, die noch eine gewisse Bandbreite umfassen. Die exakte Trassenführung und damit die notwendigen Ausgleichsbedarfe werden erst im weiteren Verfahren konkretisiert und im abschließenden Planfeststellungsverfahren endgültig festgelegt. Daher ist es nicht Aufgabe des Raumordnungs-

verfahrens, konkrete Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen festzulegen. Dies kann und muss in das nachfolgende Zulassungsverfahren abgeschichtet werden.

In der Tendenz der Ausführungen in den Unterlagen ergibt sich, dass der Ausgleichsbedarf nicht in verfahrenserheblichem Umfang differiert und flexibel unter Berücksichtigung landwirtschaftlich hochwertiger Flächen umgesetzt werden kann. Als mögliche Flächen kommen insbesondere die Täler der Fließgewässer in Frage, die z.B. naturschutzfachlich aufgewertet werden können. Als Maßstab einer Beurteilung kann deshalb in erster Linie der direkte Flächenverbrauch und die Zerschneidungswirkung herangezogen werden. Hier ergeben sich eindeutig Vorteile für die Variante D3, die zwar einen geringfügig höheren Flächenbedarf als H5 aufweist, aber in geringerem Umfang über große und damit wirtschaftlich umzutreibende Flurstücke verläuft.

Eine endgültige Entscheidung, ob im Sinne des o.a. Ziels der Raumordnung und die sonstigen Plansätze landwirtschaftliche Fläche nur in unabweisbarem Umfang in Anspruch genommen werden, kann aber erst im Rahmen der Gesamtabwägung getroffen werden, da in diese Prüfung auch andere Belange einfließen müssen. Erst eine Gesamtbetrachtung ermöglicht eine Aussage darüber, auf welchen Varianten und in welchem Umfang ein Eingriff unabweisbar ist.

2.2.3.1.2 Forstwirtschaft

Bestandsanalyse

Der Kernuntersuchungsraum ist im Vergleich zum Landesdurchschnitt unterdurchschnittlich bewaldet. Wälder mit besonderen Schutzfunktionen sind nördlich von Ringschnait, südlich und nördlich von Ochsenhausen und nördlich Edenbachen (Bodenschutzwald) vorzufinden. Nach der neuen Erholungswaldkartierung des Landes Baden-Württemberg ist die überwiegende Anzahl der Waldflächen, die durch die Trassenvarianten berührt werden, als Erholungswald Stufe 2 ausgewiesen²⁷.

Ziele und Grundsätze der Raumordnung

Neben den oben aufgeführten Festlegungen zu Land- und Forstwirtschaft formuliert der **LEP** nachfolgende spezielle Ziele für Wald und Forstwirtschaft:

²⁷ Stellungnahme ForstBW vom 29.08.2018

PS 5.3.4 Z: *„Der Wald ist wegen seiner Bedeutung als Ökosystem, für die Umwelt, das Landschaftsbild und die Erholung und wegen seines wirtschaftlichen Nutzens im Rahmen einer naturnahen und nachhaltigen Bewirtschaftung zu erhalten, zu schützen und zu pflegen“.*

PS 5.3.4 G: *„In waldarmen Gebieten sind Möglichkeiten der Erhöhung des Waldflächenanteils in Abstimmung mit den übrigen Freiraumfunktionen und unter Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes und der Landwirtschaft wahrzunehmen“.*

PS 5.3.5 Z: *„Eingriffe in den Bestand des Walds in Verdichtungsräumen und in Wäldern mit besonderen Schutz- und Erholungsfunktionen sind auf das Unvermeidbare zu beschränken. Solche Waldverluste sollen möglichst in der Nähe der Eingriffe in Abstimmung mit den Belangen des Naturschutzes und der Landwirtschaft durch Aufforstung von geeigneten Flächen ausgeglichen werden“.*

Im **Regionalplan Donau-Iller** werden folgende Festlegungen getroffen:

PS 2.1 Allgemeines Ziel

PS 2.1.1: *„Der Wald in der Region Donau-Iller soll aus ökologischen, ökonomischen und landschaftspflegerischen Gründen erhalten und möglichst vermehrt werden, insbesondere in den waldarmen Talräumen von Donau, Riß, Iller, Wertach, Floßach und Mindel sowie in der Umgebung von Ulm/Neu-Ulm, Memmingen und Laupheim. An den Flüssen Dürnach, Rottum, Rot, Roth, Günz und Kammel soll der Wald einschließlich des uferbegleitenden Bewuchses nach Fläche und Verteilung erhalten und vermehrt werden.*

[...]

Begründung: *„Die Bedeutung des Waldes hinsichtlich der Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen (Wasser, Luft, Klima), als Erholungsraum für die Bevölkerung, als wesentliches landschaftsbestimmendes Element und als Lebens- bzw. Rückzugsraum für eine artenreiche Pflanzen- und Tierwelt tritt verstärkt in den Vordergrund des öffentlichen Interesses.*

Dies trifft besonders für die Region Donau-Iller zu, die zu den relativ waldarmen Gebieten gehört. Im bayerischen Teil der Region sind ca. 26% der Fläche bewaldet (Landesdurchschnitt von Bayern ca. 35%), im baden-württembergischen Teil der Region ca. 28% (Landesdurchschnitt von Baden-Württemberg ca. 37%)“.

PS 2.3: „Sicherung und Verbesserung der Waldfunktionen

Entsprechend den Funktionszuweisungen im Waldfunktionsplan für den bayerischen Teil der Region und in der Waldfunktionskartierung für den baden-württembergischen Teil der Region sollen die Wälder folgende Funktionen übernehmen:

Schutzfunktionen

PS 2.3.1: Wälder mit besonderer Schutzwirkung vor allem im Hinblick auf Wasser, Boden und Klima sollen erhalten und entsprechend dem Schutzzweck gepflegt und bewirtschaftet werden.

Begründung:

„Die Wälder allgemein und im besonderen Maße die Wälder mit unterschiedlichen Schutzfunktionen tragen zur Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen und zur Verringerung schädlicher Umwelteinflüsse bei. Dies gilt vor allem für

- [...]

- Wälder, die Wasser- und Winderosionen, Steinschlag und Rutschvorgängen entgegenwirken sollen (Bodenschutzwald). Diese befinden sich vor allem an den Steilhängen der Schwäbischen Alb und im Süden der Region“;

Erholungsfunktion

PS 2.3.3: „Wälder in der Umgebung von größeren zentralen Orten, Heilbädern, Kur- und Fremdenverkehrsarten sollen entsprechend ihrer Erholungseignung und Besucherintensität bewirtschaftet und nach Bedarf mit Erholungseinrichtungen ausgestattet werden. Weiter entfernte größere Waldgebiete sollen der extensiven Erholung dienen“.

Begründung:

„Als Ausgleich zur technisierten, von Menschen bestimmten Welt der Siedlungen und ihrer Umgebung bietet der Wald Ruhe, saubere Luft, ausgeglichene Lufttemperaturen und höhere Luftfeuchtigkeit. Hier kann man den verschiedenartigsten Erholungsaktivitäten wie Wandern, Radfahren, Reiten, Skilanglauf etc. nachgehen“.

Anregungen aus der Anhörung

Die **höhere Forstbehörde** weist darauf hin, dass die überwiegende Anzahl der Waldflächen, die von den Trassen berührt sind, nach der überarbeiteten Waldfunktionskartierung nun als Erholungswald der Stufe 2 kartiert sind.

Im Abschnitt **Ringschnait** werde die südlich Variante bevorzugt, da diese in geringerem Umfang Waldflächen mit möglicherweise Baumhöhenbegrenzung und Bewirtschaftungseinschränkungen umfasse. Im Abschnitt **Ochsenhausen/Erlenmoos** werde durch Variante D3 in Erholungswald Stufe 2 und Bodenschutzwald eingegriffen. Es seien hohe Erdmassenbewegungen erforderlich. Bei Variante H5 erfolge ein Eingriff in den Traufbereich des Bernener Waldes, was je nach Jahreszeit zu einer Erhöhung der Sturmwurff Gefahr führen könne. Der nach derzeitiger Planung verbliebene Restwald westlich der Trasse könne nicht mehr bewirtschaftet werden. Es sei deshalb auch für diesen Teil faktisch von einer dauerhaften Waldumwandlung auszugehen, was die Waldinanspruchnahme und damit das Thema Ausgleichsbedarf bei dieser Variante deutlich verschlechtere. Im Abschnitt **Edenbachen** sei die Variante A auch unter dem Aspekt Walderhaltung (Fläche und Funktion) zu bevorzugen.

Für die weitere Planung sei im Falle der Weiterverfolgung von Variante H5 die Trasse im Bereich des Bernener Waldes unter Einbindung der unteren Forstbehörde nach Westen zu modifizieren. Die Dauerbeobachtungsfläche der Forstlichen Versuchs- und Forschungsanstalt (FVA) dürfe nicht beeinträchtigt werden. Auf die Notwendigkeit einer ausreichenden Anbindung des untergeordneten Straßen- und Waldwegenetzes sei zu achten.

Das **Kreisforstamt Biberach** bevorzugt für den Abschnitt **Edenbachen** die Variante mit der geringsten Waldinanspruchnahme. Bei Variante A erscheine die Waldwertigkeit und Inanspruchnahme am geringsten, vor allem werde ein Eingriff im östlichen Planungsbereich (Bereich Ursprung/Schlattwald) vermieden. Wie auch die höhere Forstbehörde wird im Abschnitt **Ochsenhausen/Erlenmoos** eine Verschiebung der Trasse bei Variante H5 im Bereich des Bernener Waldes nach Westen für erforderlich gehalten und auf eine ausreichende Anbindung des nachgeordneten Wegenetzes hingewiesen. Da bei den Varianten D3/C und H5/C nicht wesentlich in Wald eingegriffen werde, werde auf eine Äußerung verzichtet.

In seiner Stellungnahme vom 19. März 2019 führt der **Vorhabenträger** hierzu aus, dass bei allen Varianten Erholungswald lediglich der Stufe 2 in vergleichbarem und vergleichsweise geringem Umfang betroffen sei. Dem Vorschlag, die Trasse im Bereich des Bernener Waldes nach Westen zu verschieben, könne gefolgt werden. Es könne westlich der Trasse ein Vorwald/Niederwald aufgebaut werden um das Sturmwurfrisiko zu mindern und die Trasse gegenüber der freien Landschaft gestalterisch einzubinden. Die Anforderungen an die Gestaltung könnten im nachfolgenden

Verfahren berücksichtigt werden. Die Versuchsfläche der FVA sei planerisch berücksichtigt.

Auswirkungen der Trassenvarianten

Auswirkungen eines Straßenbauvorhabens auf den Belang Forstwirtschaft sind durch den unmittelbaren Flächenverlust, durch Zerschneidungswirkungen und indirekt durch Folgeschäden aufgrund höherer Sturmwurfgefahr zu erwarten.

Im Abschnitt **Ringschnait** werden durch die Maßnahme keine Waldflächen direkt in Anspruch genommen, sondern lediglich durch Brücken überspannt. Dies kann zu Wuchshöhenbeschränkung und damit Einbußen bei der Bewirtschaftung führen. Die Inanspruchnahme ist bei Variante A geringer als bei Variante B.

Im Abschnitt **Ochsenhausen/Erlenmoos** ist die Inanspruchnahme von Waldflächen bei allen Varianten nahezu identisch, lediglich erfolgt die Inanspruchnahme an unterschiedlichen Stellen. Bei Variante H5 erscheint auf Grundlage der Stellungnahmen insbesondere die Führung im Bereich des Bernener Waldes kritisch. Als Minimierungsmaßnahme wird hier eine Verschiebung nach Westen vorgeschlagen. Die Varianten D3 und D3/C verlaufen westlich des Rottumtals im Bereich eines Bodenschutzwaldes.

Auch in **Edenbachen** findet im Wesentlichen keine direkte Inanspruchnahme, sondern lediglich eine Überführung von Waldflächen mit den oben beschriebenen Wirkungen statt. Allerdings impliziert Variante B einen Eingriff in das Waldgewann Ursprung, das als Erholungswald Stufe 2 ausgewiesen ist.

Zwischenergebnis Forstwirtschaft

Intention der landes- und regionalplanerischen Ziele und Grundsätze zur Forstwirtschaft ist die Erhaltung des Waldes aufgrund seiner wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Funktionen. Insbesondere in waldarmen Gebieten wie der Region Donau-Iller und dem Raum Biberach gilt dies im Besonderen. Hier ist Zielrichtung, Waldflächen nur im unvermeidbaren Umfang in Anspruch zu nehmen und wenn irgend möglich zu vermehren.

Insgesamt wird durch die Maßnahme Wald nur in geringem Umfang in Anspruch genommen. Da bei dauerhaften Waldumwandlungen immer Ersatzaufforstungen notwendig werden, kann der Bestand im Ergebnis erhalten werden. Da Waldflächen mit Schutzfunktionen nur im unvermeidbaren Umfang in Anspruch genommen werden

dürfen, ist unter diesem Aspekt maßgeblich, welche Variante mit den geringsten Eingriffen in Wald mit besonderen Schutzfunktionen verbunden ist. Zwar ist dieser Planatz nach Überzeugung der höheren Raumordnungsbehörde nicht so zu verstehen, dass Waldflächen mit besonderen Schutzfunktionen überhaupt nicht in Anspruch genommen werden dürfen, es wird jedoch in der Endabwägung darauf zu achten sein, dass diese Waldflächen nur insoweit in Anspruch genommen werden, wie es im öffentlichen Interesse und unter Abwägung aller betroffenen Belange notwendig ist.

Auch wenn die Unterschiede der Varianten bei diesem Belang nur marginal sind, lässt sich doch feststellen, dass in den Bereichen **Ringschnait** und **Edenbachen** jeweils die Variante A günstiger zu beurteilen ist, da sie keine Eingriffe in Wald mit Schutzfunktionen erfordern. Im Abschnitt **Ochsenhausen/Erlenmoos** ist bei derzeitiger Planung die Variante H5 wegen ihrer Führung im westlichen Traufbereich des Bernener Waldes im Hinblick auf Zerschneidungswirkung und Sturmwurfgefahr kritischer zu beurteilen. Eine Verschiebung nach Westen mit Aufbau eines neuen Waldtraufs wird vorgeschlagen, hätte aber wiederum Konflikte mit dem Belang Landwirtschaft zur Folge. Variante D3 ist ungünstig im Hinblick auf Eingriffe in Waldflächen mit Schutzfunktionen. Singulär unter dem Aspekt Forstwirtschaft sieht die höhere Raumordnungsbehörde im Lichte der raumordnerischen Vorgaben bei einer Verschiebung der Trasse nach Westen trotzdem Vorteile bei Variante H5, da hier in geringerem Umfang forstliche Schutzfunktionen berührt sind.

Die Versuchsflächen der FVA werden durch die Maßnahme nicht betroffen, eine Bewertung ist insofern nicht erforderlich.

2.2.3.2 Naturschutz und Landschaftspflege

In diesem Kapitel werden die Auswirkungen der verschiedenen Varianten auf die landes- und regionalplanerischen Festlegungen untersucht. Da das Landschaftsschutzgebiet Iller-Rottal in seiner Abgrenzung mit dem landschaftlichen Vorbehaltsgebiet Nr. 72 im hier maßgeblichen Bereich identisch ist, werden die Auswirkungen auf das LSG an dieser Stelle mit behandelt. Die naturschutzfachlichen Fragestellungen hingegen sind Gegenstand der raumordnerischen UVP.

Bestandsanalyse

Im Abschnitt Ringschnait enthalten weder der LEP noch der Regionalplan Donau-Iller Festlegungen zum Belang Naturschutz und Landschaftspflege. Östlich/nordöstlich

von Ochsenhausen stellt der LEP einen „unzerschnittenen Raum mit hohem Wald- oder Biotopanteil mit einer Größe über 100 km²“ dar. In der aktuellen Darstellung der „Unzerschnittenen Verkehrsarmen Räume mit einer Flächengröße über 100 km²“ der LUBW (2017) ist ein solcher Raum nördlich der B 312 und östlich der L 265 abgebildet.

Im Regionalplan ist östlich von Erlenmoos bis zur Iller das Landschaftliche Vorbehaltsgebiet Nr. 72 festgelegt. Identisch mit dieser Flächenabgrenzung ist die Lage des Landschaftsschutzgebiets (LSG) Iller-Rottal vom 29.05.1971.

Ziele und Grundsätze der Raumordnung

Als Grundsatz der Raumordnung bestimmt das **ROG**, dass *„der Freiraum durch übergreifende Freiraum-, Siedlungs- und weitere Fachplanungen zu schützen ist; es ist ein großräumig übergreifendes, ökologisch wirksames Freiraumverbundsystem zu schaffen. Die weitere Zerschneidung der freien Landschaft und von Waldflächen ist dabei so weit wie möglich zu vermeiden; die Flächeninanspruchnahme im Freiraum ist zu begrenzen“* (§ 2 Abs. 2 Nr. 2).

Der **LEP** trifft folgende Aussagen:

PS 5.1.2 Z: *„Als Bestandteile zur Entwicklung eines ökologisch wirksamen großräumigen Freiraumverbunds werden folgende **überregional bedeutsame naturnahe Landschaftsräume** festgelegt:*

- *Gebiete, die Teil des künftigen europaweiten, kohärenten Schutzgebietsnetzes "NATURA 2000" sind,*
- *Gebiete, die sich durch eine überdurchschnittliche Dichte schutzwürdiger Biotope oder überdurchschnittliche Vorkommen landesweit gefährdeter Arten auszeichnen und die eine besondere Bedeutung für die Entwicklung eines ökologisch wirksamen Freiraumverbunds und im Hinblick auf die Kohärenz des europäischen Schutzgebietsnetzes besitzen,*
- *unzerschnittene Räume mit hohem Wald- und Biotopanteil und einer Größe über 100 km²,*
- *Gewässer mit besonderer Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz, die bereits lange natürliche und naturnahe Fließstrecken und Auen aufweisen.*

Die derzeit vorhandenen Gebiete und Landschaftsräume sind im Anhang in Karte 4 dargestellt“.

PS 5.1.2.1 Z: *„In den überregional bedeutsamen naturnahen Landschaftsräumen ist die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts zu erhalten und zu verbes-*

sern. Planungen und Maßnahmen, die diese Landschaftsräume erheblich beeinträchtigen, sollen unterbleiben oder, soweit unvermeidbar, ausgeglichen werden“.

PS 5.1.2.2 Z: „Die überregional bedeutsamen naturnahen Landschaftsräume sollen möglichst unzerschnitten in ihrem landschaftlichen Zusammenhang erhalten und untereinander vernetzt werden. In großen unzerschnittenen Räumen sind Eingriffe mit Trennwirkung auf das Unvermeidbare zu beschränken. Unabweisbare linienförmige Infrastruktureinrichtungen sind nach Möglichkeit mit bestehenden zu bündeln. Überregional bedeutsame Ver- und Entsorgungseinrichtungen sind grundsätzlich zu vermeiden“.

In der Begründung wird unter anderem ausgeführt:

„Zu 5.1.2.2

[...]

Da Baden-Württemberg zu den dicht besiedelten Ländern zählt, sind größere Räume, die nicht von Verkehrswegen oder anderen Einrichtungen mit Trennwirkung zerschnitten werden, selten. Trennende Einrichtungen sollen daher wegen der besonderen ökologischen Bedeutung dieser Räume für den großräumigen Freiraumverbund hier nur zugelassen werden, wenn sie unvermeidbar sind. Überregional bedeutsame naturnahe Landschaftsräume sollen zudem grundsätzlich nicht mit Ver- und Entsorgungseinrichtungen belastet werden, die primär anderen Räumen dienen“.

Im **Regionalplan Donau-Iller** werden im Kapitel B I Natur und Landschaft folgende Festlegungen getroffen:

PS 1.1: Allgemeines Ziel

„Die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts sowie die Regenerationsfähigkeit der natürlichen Lebensgrundlagen in der Region Donau-Iller sollen gesichert und wo notwendig wiederhergestellt werden“.

PS 1.2: *„Flächennutzungen mit wesentlichen Eingriffen in den Naturhaushalt und das charakteristische Landschaftsbild der Region sollen möglichst vermieden werden“.*

PS 2.1 Landschaftliche Vorbehaltsgebiete

„Als Gebiete, in denen den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege besonderes Gewicht zukommt (Landschaftliche Vorbehaltsgebiete), werden im bayerischen Teil der Region bestimmt und im baden-württembergischen Teil der Region dargestellt:

[...]

72. Illertal, Rottal und Weihungstal, Lichternsee, Sandhagen, Nonnenmähder Insel, Pfingstgries, Taubes Ried, Tanzau, Rotburren, Dreieck zwischen Donau und Kanal beim Kraftwerk Donaustetten, Landschaftsteile auf den Gemarkungen Donaustetten, Unterweiler, Altheim/Weihung und Dellmensingen“.

[...]“.

Zur Vorbereitung der Gesamtfortschreibung des Regionalplans hat der Regionalverband Donau-Iller Grundlagen zur regionalen Biotopverbundplanung erarbeitet und im Jahr 2012 veröffentlicht. Aus dieser Unterlage und den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren ist ersichtlich, dass sich im Untersuchungsraum Schwerpunkte der Biotopverbundplanung insbesondere im Verlauf der Auen von Dürnach, Rottum, Laubach und Reichenbach nördlich von Edenbachen befinden.

Anregungen aus der Anhörung

Der **Regionalverband Donau-Iller** spricht sich trotz der Beeinträchtigung des landschaftlichen Vorbehaltsgebiets für die abgesetzten Varianten D3 oder H5 aus. Gründe sind die deutlich umfangreicheren Massenbewegungen bei den Varianten mit Rückführung auf den Bestand und die höhere Verkehrs-, Lärm- und Luftschadstoffbelastung.

Der **Naturschutzbeauftragte des Landkreises Biberach** verweist auf die besondere naturschutzfachliche Belegung der Planung im Bundesverkehrswegeplan 2003 und die Lage innerhalb eines unzerschnittenen verkehrarmen Raums. Die enge Umfahrung auf der Trasse H5/C erfülle die raumordnerischen Vorgaben. Der unzerschnittene Freiraum innerhalb des LSG und des landschaftlichen Vorbehaltsgebiets Nr. 72 bleibe erhalten. Mit dem geplanten Rückbau könne die Neuzerschneidung durch die Variante H5 im Hinblick auf den Freiraumverbund nicht funktional adäquat kompensiert werden, zumal die Gemeinde Erlenmoos auf einer Qualität als Hauptverbindungsweg bestehe.

Der **NABU Biberach** weist in seiner Stellungnahme darauf hin, dass es im Bereich Edenbachen bei jeder Variante zu einer Beeinträchtigung des landschaftlichen Vorbehaltsgebiets komme. Bei Linie H5 komme es zur Querung von Biotopverbundflächen durch Brückenbauwerke. Ein Ausgleich sollte deshalb möglichst vor Ort vorgenommen werden.

Die **höhere Naturschutzbehörde** trägt vor, dass nach ihrer Einschätzung die Rückführungsvariante C3 im Bereich Erlenmoos-Edenbachen favorisiert werden sollte, da die abgesetzte Variante H5 ein in der Fortschreibung des Regionalplans vorgeschlagenes Gebiet für Naturschutz und Landschaftspflege (VBG) zerschneide. Die Einbeziehung der bestehenden Trasse führe zu einem geringeren Eingriff, vermeide Zerschneidungen und mindere die Wirkungen auf den Landschaftsraum zwischen Laubach und Erlenmoos.

Der **Vorhabenträger** führt zu der Neufassung der unzerschnittenen verkehrsarmen Räume aus, dass diese nicht haltbar sei, da sämtliche Straßen in diesem Bereich nach der Verkehrsuntersuchung mehr als 1.000 KFZ/24 Std. aufwiesen.

Zur Beeinträchtigung des landschaftlichen Vorbehaltsgebiets Nr. 72 wird ausgeführt: *„Die Bearbeiter der UVP stellen für das Landschaftliche Vorbehaltsgebiet und das \pm deckungsgleich abgegrenzte Landschaftsschutzgebiet Iller-Rottal hinsichtlich der Wirkungen der einzelnen Varianten Folgendes fest (vgl. hierzu auch Raumanalysekarte Nr. 10a in Anhang A der UVP):*

Das Variantenbündel D3 / H5, also die von der bestehenden B 312 durchgängig nach Norden abgesetzte Linienführung führt zu einer Neuzerschneidung der genannten Gebiete auf einer Länge von ca. 3,1 km. Dem steht eine Entschneidung durch Rückbau der B 312 alt zwischen Erlenmoos und Edenbachen auf einer Länge von ca. 1,5 km innerhalb des LSG und von ca. 1,0 km außerhalb des LSG gegenüber. Das Variantenbündel D3-C / H5-C, also die Trassenführung unter Rückführung auf die B 312 alt und einer ortsnahen nördlichen Umfahrung von Edenbachen (Variante A) hat eine Zerschneidung der beiden genannten Gebiete auf einer Länge von gesamt 2,6 km zur Folge, das Rückbaupotenzial beträgt auf der B 312 alt am westlichen Ortsrand von Edenbachen ca. 0,5 km.

*Der Flächenbedarf im **Landschaftlichen Vorbehaltsgebiet** und im **Landschaftsschutzgebiet** für die beiden Variantenbündel weist - unter Berücksichtigung der Rückbauoption B 312 alt - eine Differenz von ca. 2 ha auf. Die Flächenverluste sind angesichts der Gesamtfläche des LSG marginal.*

Anteilige Flächeninanspruchnahme im Landschaftlichen Vorbehaltsgebiet und im LSG durch die Varianten:

Trassenvariante	Fläche im Bereich LSG	Anteil an Gesamtfläche
Linie D3-C bzw. H5-C + Edenbachen A	ca. 4,8 ha	0,03 %
Linie D3 bzw. H5	ca. 6,8 ha	0,05 %

Der maßgebliche Unterschied zwischen den beiden differierenden Lösungsansätzen liegt darin, dass heute durch die bestehende B 312 in ganz erheblichem Umfang

- *Siedlungsränder (Erlenmoos, Edenbachen),*
- *siedlungsnaher, hochwertige Freiräume von Edenbachen und Erlenmoos,*
- *der Freiraumverbund zwischen den zusammenhängenden Gemeindeteilen Erlenmoos und Edenbachen*

beeinträchtigt werden (visuell / strukturell / Verlärmung) bzw. ein direkter Wegeverbund für Fuß- und Radfahrer nicht existiert; die genannten Beeinträchtigungen hochwertiger, siedlungsnaher Freiräume und des Freiraumverbundes innerhalb des LSG (und des Landschaftlichen Vorbehaltsgebietes) bei Realisierung der Varianten als D3-C / H5-C unter Mitbenutzung der B 312 alt und ortsnaher Umfahrung Edenbachen nochmals deutlich verstärkt werden;

bei Realisierung des nach Norden abgesetzten Variantenbündels

- *die Siedlungsränder*
- *die siedlungsnahen Freiräume von Edenbachen und Erlenmoos*

nachhaltig von Beeinträchtigungen / Störungen entlastet werden können und

- *der Freiraumverbund zwischen den Gemeindeteilen durch Rückbau und Umnutzung der B 312 alt als Wegeverbindung für Fuß- und Radverkehre und den Wegfall der Störungen massiv aufgewertet werden kann.*

Somit können „Naturgenuss“ und alltägliche siedlungsnaher Erholungsnutzung der ortsansässigen Bevölkerung im Landschaftlichen Vorbehaltsgebiet und im Landschaftsschutzgebiet maßgeblich verbessert werden. Somit weisen aus gutachterlicher Sicht die Varianten D3 und H5 diesbezüglich eindeutig Vorteile gegenüber den Varianten D3-C / H5-C auf“.

Auswirkungen der Trassenvarianten

Nachdem im Bereich **Ringschnait bis Erlenmoos** keine Festlegungen in LEP und Regionalplan enthalten sind, kann dieser Abschnitt hier vernachlässigt werden. Es wird also im Wesentlichen zu prüfen sein, ob sich eine abgesetzte Varianten (H5 oder D3) oder eine Rückführung auf die bestehende B 312 unter diesem Aspekt raumordnerisch günstiger darstellt.

Auswirkungen sind neben dem reinen Flächenbedarf insbesondere durch Zerschneidungswirkungen zu erwarten. Zu berücksichtigen sind damit sowohl quantitative als auch qualitative Aspekte der Inanspruchnahme.

Sowohl das Variantenbündel D3/H5 als auch die Varianten mit Rückführung auf die bestehende B 312 (D3/C und H5/C) verlaufen **östlich Erlenmoos** innerhalb eines

„Unzerschnittenen Raums mit hohem Wald- und Biotopanteil über 100 km²“ nach dem LEP. Da die Darstellung im LEP nur ein großräumiges Gebiet bezeichnet, lassen sich keine Angaben zur Quantität der Inanspruchnahme machen, jedoch berühren beide Variantenbündel den großräumig festgelegten Unzerschnittenen Raum im südwestlichen Randbereich.

Das landschaftliche Vorbehaltsgebiet Nr. 72 bzw. das LSG Iller-Rottal wird nach den o.a. Ausführungen des Vorhabenträgers auf einer Länge von ca. 3.1 km bei D3/H5 bzw. 2,6 km bei D3/C/H5/C tangiert. Rückbaumöglichkeiten bestehen beim erstgenannten Variantenbündel auf einer Länge von ca. 1,5 km (im LSG/VBG) bzw. im zweiten Fall von ca. 0,5 km. Unter Berücksichtigung der Rückbaustrecken ist die reine Streckenlänge im LSG/VRG beim Variantenbündel D3/H5 um ca. 0,5 km kürzer als bei den Rückführungsvarianten. Der Flächenbedarf im Verhältnis zur Gesamtfläche des LSG differiert um ca. 0,02 Prozentpunkte.

Im Hinblick auf den Biotopverbund, wie er im Regionalen Biotopverbundkonzept zur Vorbereitung der Gesamtfortschreibung des Regionalplans Niederschlag gefunden hat, sind insbesondere die Täler von Laubach, Rottum, Dürnach und Reichenbach von Bedeutung. Im hier betrachteten Abschnitt zwischen Erlenmoos und Edenbachen/Ausbauende müssen alle Varianten das Laubachtal mittels eines Brückenbauwerks queren und zwar in einem Bereich, der nach den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren als Schwerpunktraum 1. Priorität der Verbundplanung Donau-Iller vorgesehen ist, wobei die abgesetzten Varianten diesen Schwerpunktraum am nördlichen Ende, die Rückführungsvarianten in einem zentralen Bereich überspannen.

Auch Schwerpunkträume der 2. Priorität sind betroffen, insbesondere durch die Rückführungsvarianten, die den Bereich nordwestlich von Edenbachen durchfahren.

Zwischenergebnis Naturschutz und Landschaftspflege

Aus der Formulierung des Plansatzes und der Begründung dazu ist ersichtlich, dass Intention der landesplanerischen Festlegung in erster Linie ein übergreifender Biotopverbund sowie der Erhalt noch vorhandener großräumiger Freiräume mit geringen Verkehrsbelastungen und guter Biotopausstattung ist. In diesen großräumigen Gebieten sollen linienförmige Infrastruktureinrichtungen nur im erforderlichen Umfang und gegen entsprechenden Ausgleich umgesetzt werden.

Biotopflächen, die für den Freiraumverbund von Bedeutung sind, finden sich insbesondere entlang der Wasserläufe, hier insbesondere entlang des Laubachs. Waldflä-

chen werden innerhalb des unzerschnittenen Raums nur im Bereich des Reichenbachs und der Rückführung auf die Bestandstrasse östlich Edenbachen überspannt, was ggf. zu Wuchshöhenbeschränkungen, aber nicht zu erheblichen Funktionsverlusten führt.

Dass der Ausbau der B 312 als überregionale Ost-West-Achse erforderlich ist, wurde bereits dargestellt und wird auch von keiner Seite in Frage gestellt. Auch die zerschneidende Wirkung einer Bundesstraße mit dieser Bedeutung bedarf keiner weiteren Begründung.

Bei isolierter Betrachtungsweise des Ziels des LEP kann konstatiert werden, dass ein nicht erforderlicher zusätzlicher Eingriff in den dargestellten unzerschnittenen Raum mit der landesplanerischen Regelung nicht vereinbar wäre. Insoweit ist ein wirksamer Rückbau der Bestandstrasse im Falle der abgesetzten Varianten D3 und H5 von zentraler Bedeutung für die Beurteilung der Varianten im Hinblick auf dieses Ziel.

Das Ziel des LEP schließt andererseits eine linienförmige Infrastruktureinrichtung nicht grundsätzlich aus, sondern nur solche, die vermeidbar sind. Welche der geprüften Alternativen - gegebenenfalls unter welchen Voraussetzungen - unvermeidbar ist, kann erst im Rahmen der Gesamtabwägung bestimmt werden, wenn die Varianten einer Gesamtbetrachtung unterzogen werden.

In der Anhörung wurde insbesondere bemängelt, dass ein Rückbau der B 312 im Falle der abgesetzten Varianten bei den formulierten Anforderungen der Landwirtschaft und der Gemeinde die zerschneidende Wirkung nicht aufgeben, also zwei Straßen mit zerschneidender Wirkung entstünden. Bezüglich der verkehrlichen Zerschneidungswirkung kann auf die oben dargestellten Kriterien der LUBW²⁸ zurückgegriffen werden. Sofern die zurückgebaute B 312 bei den Varianten D3/H5 auf den reinen landwirtschaftlichen Verkehr, Rad- und Anliegerverkehr sowie ggf. auf Schulbusse beschränkt wird, kann von einer Verkehrsstärke von weniger als 1.000 KFZ/24 Std. ausgegangen werden, so dass eine Zerschneidungswirkung in diesem Falle nicht mehr vorläge. Der mit den überregional bedeutsamen naturnahen Landschaftsräumen in erster Linie verfolgten Aspekt „Biotopverbund“ wird nach den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren zu wesentlichen Teilen von den Wasserläufen getragen. Unter der Prämisse, dass die Durchlässigkeit im Bereich der Gewässer und Gewässerrandstreifen gesichert und gestärkt wird, geht die höhere Raumordnungsbehörde davon aus, dass der zurückgebaute Straßenabschnitt so hergestellt werden

²⁸ Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg

kann, dass auch ein Biotopverbund nicht eingeschränkt wird. Bei isolierter Betrachtungsweise des raumordnerischen Belangs Natur- und Landschaftsschutz stellen sich jedoch auch nach Ansicht der höheren Raumordnungsbehörde die Varianten mit Rückführung auf die bestehende B 312 als günstiger dar, da keine neue funktionale Zerschneidung durch eine linienförmige Infrastruktur geschaffen wird.

Soweit der Vorhabenträger darlegt, dass die Vorgaben der LUBW vorliegend nicht zuträfen und kein „Unzerschnittener Verkehrsarmer Raum mit einer Flächengröße über 100 km²“ vorliege, sieht die höhere Raumordnungsbehörde nur eine gewisse Überschneidung zum Ziel des LEP. Dieses ist nach seiner Intention breiter aufgestellt und anders als die Räume nach LUBW nicht nur auf verkehrliche Zerschneidungsstrukturen ausgerichtet, sondern auch auf die funktionale Ausstattung dieser Räume mit Wald- und Biotopflächen. Im Ergebnis kann die Frage jedoch an dieser Stelle offenbleiben, da unvermeidbare Infrastruktureinrichtungen auch in diesen Räumen möglich sind, wenn sie unabweisbar sind. Diese Feststellung kann erst in der Gesamtabwägung getroffen werden.

Eine Betroffenheit des landschaftlichen Vorbehaltsgebiets Nr. 72 Illertal, Rottal ist bei beiden Variantenbündeln gegeben. Der Flächenbedarf ist rein quantitativ bei der Rückführungsvariante geringer, im Hinblick auf die Gesamtfläche des Vorranggebiets jedoch nur von marginaler Bedeutung. Mit der Entlastung des westlichen Ortsrands und der Hochfläche von Edenbachen ist eine qualitative Verbesserung dieses für das Landschaftsbild, vor allem aber für die Naherholung relevanten Raums verbunden. Jedenfalls wird dieser Belang in der Gesamtabwägung der Varianten mit den sonstigen Belangen mit besonderem Gewicht einzustellen sein.

2.2.3.3 Rohstoffsicherung

Bestandsanalyse

Die Sicherung oberflächennaher Rohstoffe nimmt im raumordnerischen Planungssystem eine wichtige Rolle ein, um zukünftige Entwicklungsoptionen zu erhalten. Im Raum Ochsenhausen bis Edenbachen werden Vorkommen von Sanden und Kiesen nachgewiesen oder prognostiziert. Vorranggebiete zum Abbau oder zur Sicherung oberflächennaher Rohstoffvorkommen sind im Regionalplan²⁹ nicht enthalten.

²⁹ 3. Teilfortschreibung Gewinnung und Sicherung von Bodenschätzen vom 29. Juni 2006

Ziele und Grundsätze der Raumordnung

Der **LEP** enthält nachfolgend aufgeführte Festlegungen:

PS 5.2.1 G: *„Der Versorgung mit oberflächennahen mineralischen Rohstoffen kommt bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen besondere Bedeutung zu. Insbesondere soll, auch im Interesse künftiger Generationen, die Möglichkeit des Abbaus bedeutsamer Vorkommen langfristig grundsätzlich offen gehalten werden“.*

Der **Regionalplan Donau-Iller**, 3. Teilfortschreibung enthält folgenden in diesem Kontext relevanten Grundsatz:

PS B IV 3.2.1 G: *„Die in der Region Donau-Iller vorkommenden oberflächennahen Bodenschätze wie Kies, Sand, Kalkstein, Mergelstein, Ton bzw. Lehm und Bentonit sollen für die Rohstoffversorgung unter Berücksichtigung des Prinzips der Nachhaltigkeit gesichert und bei Bedarf erschlossen werden“.*

Auswirkungen der Trassenvarianten

Durch den Bau einer Bundesstraße werden eventuell vorkommende Rohstoffvorräte dauerhaft einem Abbau entzogen oder eine Nutzung gegebenenfalls erschwert.

Im Abschnitt **Ringschnait** sind keine Rohstoffvorkommen bekannt. Nördlich von **Ochsenhausen** werden in den Bereichen Ochsenhausen und Edenbachen Sande und Ziegeleirohstoffe sowie Schottervorkommen mit tiefgründiger Verwitterung prognostiziert. Im Abschnitt **Edenbachen** sind nördlich Kiesvorkommen nachgewiesen, südlich werden diese prognostiziert.

Zwischenergebnis Rohstoffsicherung

Im engeren Untersuchungsraum sind keine Vorrang- oder Vorbehaltsgebiete für den Abbau oder die Sicherung oberflächennaher Rohstoffe im Regionalplan Donau-Iller enthalten, so dass in erster Linie die allgemeinen Grundsätze des LEP und des Regionalplans zum Tragen kommen.

Wie in den Unterlagen dargestellt, sind die Bereiche mit nachgewiesenen oder prognostizierten Rohstoffvorkommen durch die Trassenvarianten nur in geringem Umfang und ohne raumordnerisch relevante Unterschiede tangiert. Im Interesse einer Nutzung vorhandener Rohstoffe sollte im weiteren Verfahren und bei der Ausführung der Maßnahme jedoch geprüft werden, ob die beim Bau freigelegten Vorkommen für den Bau selbst oder anderweitig genutzt werden können.

Nach der Verkehrsuntersuchung beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr ca. 51 %, wovon ca. 13 % auf den Güterschwerverkehr entfällt.

Dieses Verkehrsaufkommen führt in den Ortsdurchfahrten vor allem während des Berufsverkehrs teilweise zu erheblichen Staus mit ebensolcher Lärm- und Schadstoffbelastung für die Anwohner. Auf offener Strecke sind Überlastungserscheinungen insbesondere in den Bereichen westlich und östlich von Ringschnait sowie westlich und östlich von Edenbachen festzustellen, wo die Bestandstrasse eine Fahrbahnbreite von lediglich 5,5 m bis 6,5 m plus Bankette und zum Teil sehr enge Radien aufweist.

Der Regionalplan Donau-Iller stellt eine südliche Umfahrung von Ringschnait sowie eine nördliche Umfahrung von Edenbachen dar, womit der damalige Stand der Planung nachrichtlich übernommen wurde.

Ziele und Grundsätze der Raumordnung

Zum Thema Verkehr führt der **LEP** aus:

PS 4.1.1 G „Das Verkehrswesen ist so zu gestalten, dass es zu der angestrebten Entwicklung des Landes und seiner Teilräume sowie zur Festigung des Netzes der Zentralen Orte und zur Ausgestaltung der Entwicklungsachsen beiträgt. Dabei ist den unterschiedlichen regionalen Gegebenheiten und Erfordernissen Rechnung zu tragen“.

PS 4.1.2 G „Dem Ausbau vorhandener Verkehrswege ist Vorrang vor dem Neubau einzuräumen. Die Flächeninanspruchnahme ist gering zu halten, wertvolle Böden sind zu schonen und die Zerschneidung großer zusammenhängender Freiflächen ist zu vermeiden. Nicht vermeidbare Eingriffe in die Landschaft sind möglichst vor Ort auszugleichen, vorzugsweise durch Reduzierung versiegelter Flächen“.

PS 4.1.3 G „Das Land ist bedarfsgerecht in die nationalen und transeuropäischen Verkehrsnetze für den Personen- und Gütertransport einzubinden. Dabei sind insbesondere die Europäische Metropolregion Stuttgart, der Europäische Verflechtungsraum Oberrhein und andere wirtschaftlich bedeutende Räume angemessen zu berücksichtigen“.

PS 4.1.5 G *„Als Ergänzung der Fernverkehrsnetze sind leistungsfähige West-Ost-Verbindungen auf Schiene und Straße vor allem auch im Süden des Landes zu entwickeln“.*

Der **Regionalplan Donau-Iller** trifft in Kapitel B IX folgende Festlegungen zu diesem Themenbereich:

1. Allgemeines Ziel

1.1 *„Das Gesamtverkehrssystem der Region Donau-Iller soll so entwickelt werden, dass die angestrebten Flächennutzungen ermöglicht, die Kommunikation sowie der Leistungsaustausch innerhalb der Region und über die Regionsgrenze hinaus gefördert werden. Hierzu sollen die einzelnen Verkehrsnetze in der Weise ergänzt, ausgebaut und aufeinander abgestimmt werden, dass die Abwicklung der jeweiligen Verkehrsart*

- *unter Berücksichtigung von Sicherheit und Gesundheit der Bevölkerung,*
- *mit möglichst geringer Beeinträchtigung von Natur und Landschaft, mit möglichst geringem Flächenverbrauch, insbesondere von Wald,*
- *möglichst wirtschaftlich unter Einsparung von Energie erfolgen kann“.*

„2. Straßenverkehr

2.1 Straßennetz

2.1.1 *Das Straßennetz der Region Donau-Iller soll im erforderlichen Umfang ergänzt und ausgebaut werden.*

Dabei soll auf

- *eine Verbesserung der Anbindung der Region an das nationale und europäische Straßennetz sowie der Verbindung zu den benachbarten Regionen und Verdichtungsräumen,*
- *eine Verbesserung der innerregionalen Erschließung, insbesondere der Anbindung des ländlichen Raumes an die Straßen mit großräumiger und überregionaler Bedeutung sowie an den Verdichtungsbereich Ulm/Neu-Ulm,*
- *eine Verbesserung der Verbindungen zwischen dem baden-württembergischen und bayerischen Regionsteil, insbesondere in den Bereichen Ulm/Neu-Ulm und Dietenheim - Illertissen,*
- *eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Ortsdurchfahrten der vom Durchgangsverkehr belasteten Städte und Gemeinden,*

[...]“

Begründung:

„[...]“

So gibt es noch eine Reihe notwendiger Baumaßnahmen in der Region, die schon seit langem in den Bedarfs- und Ausbauplänen des Bundes und der Länder Baden-Württemberg und Bayern ausgewiesen sind, aber aufgrund fehlender Finanzmittel bisher nicht zur Durchführung kamen. Mit ihrer Verwirklichung kann das Straßennetz der Region die gewünschte Ergänzung und den erforderlichen Ausbau erfahren: Beim Straßennetz mit überwiegend großräumiger und überregionaler Bedeutung sind dies vor allem Maßnahmen zur Schließung der Netzlücken (z. B. A 96, B 10 neu, B 30) oder Verbesserungsmaßnahmen (z. B. B 311). Sie tragen zu einer Intensivierung des Leistungsaustausches zwischen der Region und ihren Nachbarregionen und darüber hinaus auf nationaler und internationaler Ebene bei.

Beim Straßennetz mit überwiegend regionaler Bedeutung sind es Baumaßnahmen, die die Funktionsfähigkeit des räumlichen Ordnungssystems der Region verbessern sowie der Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen. In der weitgehend ländlich strukturierten Region Donau-Iller kommt es vor allem auf leistungsfähige Verbindungen zu den Mittel- und Oberzentren an. Dies gilt in gleicher Weise für die Straßen innerhalb der Verflechtungsbereiche der zentralen Orte, für ihre Verbindung untereinander sowie für ihre Anbindung an das überregionale Straßennetz. Eine diesen Zielen entsprechende Verkehrsinfrastruktur ist für die Wirtschaft Voraussetzung, die vor allem im ländlichen Raum bedrohten Arbeitsplätze zu erhalten“.

PS 2.1.2: „Bei der Ergänzung und dem Ausbau des Straßennetzes der Region soll grundsätzlich dem Ausbau bestehender Straßenzüge Vorrang gegenüber dem Neubau eingeräumt und Naturhaushalt und Landschaftsbild der Region berücksichtigt werden“.

Begründung:

„Die relativ hohe Dichte der überörtlichen Straßen in der Region bedingt eine sorgfältige Abwägung der noch durchzuführenden Maßnahmen (Region 0,66 km Straßenlänge pro 1 km² Fläche, baden-württembergischer Regionsteil 0,76, bayerischer Regionsteil 0,55; zum Vergleich Baden-Württemberg 0,77, Bayern 0,56). Dabei sollte berücksichtigt werden, dass die Region Donau-Iller noch weitgehend intakte Lebensräume aufweist. Einer weiteren Zerschneidung der Landschaft sollte daher entgegengetreten und auf Neutrassierungen verzichtet werden, wenn ein Ausbau der bestehenden Trasse genügt. Bei notwendigen Ortsumgehungen sollten kleinräumige und landschaftsverträgliche Lösungen gesucht werden. Straßenbautechnische Überlegungen wie Netzfunktion und Verkehrssicherheit sollten daher in Einklang gebracht

werden mit Belangen des Naturschutzes und des Landschaftsbildes. Landschaftspflegerische Begleitpläne sollten Bestandteil jeglicher Neubau- oder Ausbaumaßnahme größeren Umfangs sein“.

2.3 Straßen in der Region mit überwiegend regionaler Bedeutung

PS 2.3.6: „Die Verbindung zwischen dem möglichen Oberzentrum Memmingen und dem Mittelzentrum Biberach a. d. Riß sowie zwischen den Mittelzentren Biberach a. d. Riß und Riedlingen soll verbessert werden. Außerdem soll das Mittelzentrum Biberach a. d. Riß entlastet werden“.

Begründung:

„Dieses Ziel betrifft die Straße B 312: Memmingen (B 300) - Biberach a. d. Riß - Riedlingen - [Engstingen].

Im südlichen Bereich des baden-württembergischen Regionsteiles ist die B 312 die einzige durchgängige und leistungsfähige Straße in Ost-West-Richtung. Im Abschnitt Riedlingen - Memmingen verbindet sie die Alb mit dem Illertal und stellt dort einen Anschluss an das Autobahnnetz her. Im Abschnitt Riedlingen - [Engstingen - Reutlingen] ist sie eine wichtige albüberquerende Verbindung für den großräumigen und überregionalen Verkehr.

Die Verkehrsbelastung ist im Abschnitt Biberach a. d. Riß- Illertal stärker als im Abschnitt Biberach a. d. Riß - Riedlingen. Hier sind im Bedarfsplan des Bundes erst unter "Planungen" Verbesserungsmaßnahmen wie Umgehungen von Ringschnait und Edenbachen vorgesehen. Diese sollten möglichst ortsnah und landschaftsschonend durchgeführt werden. Der Regionalverband setzt sich vor allem dafür ein, dass die Umgehung Edenbachen baldmöglichst fertiggestellt wird“.

Anregungen aus der Anhörung

Von **privater Seite** wird eingewendet, dass bereits durch den Abschnitt Jordanbad bis Ringschnait der B 312, der mittlerweile realisiert ist, die Südumfahrung vorbereitet werde. Was jedoch zu fehlen scheine, sei eine Koordinierung der realisierten Nordwestumfahrung Biberach, dem derzeit vorbereiteten Aufstieg bei Mettenberg und der jetzt geplanten Maßnahme. Nachgedacht werden sollte über eine großräumige Verbindung, die den Biberacher Abschnitt der B 312 mit dem jetzt geplanten Abschnitt verbinde, wie sie bereits in den 70er Jahren mit der A 88 geplant gewesen sei. Die jetzige Planung führe zu keiner wesentlichen Verkürzung der Fahrzeit und sei auch topographisch ungünstig.

Seitens des **Regionalverbands Donau-Iller** wird die Südumfahrung Ringschnait sowie eine unter anderem verkehrlich günstigere abgesetzte Variante mitgetragen. Während die OD Goppertshofen durch Variante H5 deutlich entlastet werde, bedeute diese eine schlechtere Entlastungswirkung für die OD Ochsenhausen mit einem geringeren städtebaulichen Aufwertungspotential und eine schlechtere Anbindung der Dienstleistungs- und Handelsflächen. Besonders zu berücksichtigen sei jedoch die verkehrliche Funktion der B 312 als bedeutende Ost-West-Achse im süddeutschen Raum. Diese könnte mit einer möglichst direkten Trassenführung gestärkt und mehr Verkehre auf dieser großräumigen Verbindung gebündelt werden.

Auch aus Sicht der **IHK Ulm** ist im Hinblick auf die gewerbliche Wirtschaft die Variante zu bevorzugen, die eine möglichst große Verkehrswirksamkeit nach sich zieht. Für das bestehende Gewerbegebiet „Untere Wiesen“ weise Variante D3 die bessere Anbindung auf, allerdings habe diese auch eine höhere Belastung von Goppertshofen durch Schwerlast- und gewerbliche Verkehre zur Folge. Insgesamt betrachtet habe die Variante H5 bei einer verkehrlichen Gegenüberstellung Vorteile gegenüber Variante D3. Im Bereich Edenbachen werde auch von der IHK die Nordumfahrung wegen der besseren Verkehrswirksamkeit favorisiert.

Die **Gemeinde Erolzheim** weist auf die zu erwartende höhere Verkehrsbelastung des Hauptorts Erolzheim sowie des Teilorts Edelbeuren hin. Dies habe erhebliche negative Auswirkungen auf kommunale Einrichtungen. Die betroffene Kreisstraße und die Ortsdurchfahrten seien für die zu erwartenden Verkehre nicht geeignet. Die Erarbeitung von Maßnahmen zur Minderung dieser Belastungen wird verlangt.

In seiner Stellungnahme zu den Anregungen weist der **Vorhabenträger** darauf hin, dass eine Verbindung entsprechend einer A 88 - Planung in den 80er Jahren in keinem Bedarfsplan mehr vorgesehen sei. Es sei nicht den überörtlichen, sondern den regionalen Bedürfnissen Vorrang einzuräumen. Dies bedeute auch für den erheblich geringeren Anteil an überregionalem Verkehr eine Verbesserung. Der Bereich nördlich von Ringschnait sei aus naturschutzfachlicher Sicht besonders schützenswert. In der Abwägung zwischen den Varianten D3 und H5 überwiegen aus seiner Sicht die Vorteile einer nördlichen Umfahrung von Goppertshofen.

Eine nördliche Umfahrung von Ochsenhausen führe immer - unabhängig von der konkreten Variante - aufgrund Verkehrsverlagerungen zu einer Zunahme des Verkehrs auf der K 7580 und K 7511 und damit zu erhöhten Belastungen in den Ortsdurchfahrten Erolzheim, Edelbeuren und Laubach. Ziel im weiteren Planungsprozess

sei es deshalb, durch geeignete Maßnahmen diesen Verlagerungseffekt so weit als möglich zu vermeiden.

Auswirkungen der Trassenvarianten

Unabhängig von der konkreten Trassenwahl sind alle Varianten geeignet, den überörtlichen Verkehr zu beschleunigen und die durch enge und unübersichtliche Straßenführung verursachten Sicherheitsmängel zu beheben.

Die Variante A führt in **Ringschnait** zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrt um bis zu 13.600 KFZ/24 h. Die K 7502 nach Ummendorf wird im Bereich Ringschnait um bis zu 1.200 KFZ/24 h³³ entlastet. Demgegenüber beträgt die Entlastung bei Variante B bis zu 10.500 KFZ/24 h an der B 312 bzw. 700 KFZ/24 h an der K 7502.

Entlang der Ortsdurchfahrten der B 312 in **Ochsenhausen und Erlenmoos** haben die Varianten ohne Rückführung auf die Bestandstrasse (D3 und H5) in der Regel eine höhere Entlastungswirkung als das Variantenbündel D3/C und H5/C. So reduziert sich in diesen beiden Fällen die Verkehrsbelastung auf der OD Erlenmoos auf nur noch 500 KFZ/24 h. Dies spiegelt sich auch in der prognostizierten Belastung der B 312 neu, die bei den Varianten D3 und H5 am höchsten ist. Im Vergleich der Varianten D3 und H5 zeigt sich, dass Variante D3 insgesamt eine größere Entlastungswirkung in Ochsenhausen selbst aufweist als H5, obwohl auch bei dieser Variante noch eine Belastung von über 11.000 KFZ/24 h in der OD verbleibt. Maßgeblich für die zu erreichende Reduzierung des Verkehrs in der OD ist jedenfalls die Umsetzung der geplanten Straßenverbindung zwischen der Fa. Liebherr und der K 7511 mit Anschluss an die B 312 neu. Anders stellt sich die Situation in Goppertshofen dar. Hier weist Variante H5 die größte Entlastungswirkung aller Varianten auf, während D3 eine Erhöhung der Verkehrsbelastung um 700 KFZ/24 h zur Folge haben wird, wovon ca. 6,3 % dem Schwerverkehr zuzurechnen sind. Auch wird festgestellt, dass es sich in der OD Goppertshofen im Falle der Variante D3 ganz überwiegend um Verkehre handelt, welche die OD als Zulaufstrecke zur B 312 aus Norden nutzen.

In allen Varianten wird sich durch Verkehrsverlagerungen in den Zulaufstrecken zur B 312 die Verkehrsbelastung in **Laubach** und damit auch in Edelbeuren und Erolzheim erhöhen. Für Laubach werden Zunahmen von 92 % (bei Variante H5; +1.200 KFZ/24 h) bis 169 % (Variante D3/C; + 2.200 KFZ/24 h) erwartet.

³³ Quelle: Unterlagen zum Raumordnungsverfahren, Teil B, Abbildung 21, S. 75

Im Abschnitt **Edenbachen** können mit der Variante A (Nordumfahrung) auch die Verkehre der L 299 aus Nordosten auf der Umfahrung gebündelt werden. Aufgrund des möglichen, und nach den Aussagen in den Unterlagen erforderlichen, Rückbaus der B 312 alt westlich der Anschlussstelle der L 299 wird in diesem Bereich lediglich örtlicher Verkehr verbleiben. Die verkehrliche Wirkung ist daher besser als bei der Südumfahrung, welche diese Bündelung nicht erreichen kann.

Zwischenergebnis Straßenverkehr

Die Grundsätze des LEP zum Belang Verkehr bzw. Straßenverkehr zielen auf die Stärkung der Zentralen Orte und deren großräumige Verknüpfung entlang der Entwicklungsachsen. Zweites Merkmal ist die Intention, Verkehrswege soweit möglich ohne Neuinanspruchnahme von Flächen und unter Schonung noch vorhandener zusammenhängender Freiflächen zu realisieren. Diese Intention verfolgt auch der Regionalplan Donau-Iller, der seinen Schwerpunkt ebenfalls auf den Leistungsaustausch innerhalb der Region und über die Regionsgrenze hinaus legt. Dies soll die Funktionsfähigkeit des räumlichen Ordnungssystems der Region verbessern und die Verkehrssicherheit erhöhen. Aufgrund der zum damaligen Zeitpunkt festgestellten relativ hohen Dichte überörtlicher Straßen soll einer weiteren Zerschneidung entgegengewirkt werden und auf Neutrassierung verzichtet werden.

Unabhängig von der Trassierung ist die Maßnahme geeignet, den regionalen und überregionalen Verkehr zu beschleunigen und die Verknüpfung der zentralen Orte entlang der Entwicklungsachse zu intensivieren. Die Anbindung an die überregionalen Verkehrsachsen A 7/A 96 im Osten und B 30 im Westen wird ebenso verbessert wie die Erreichbarkeit des Unterzentrums Ochsenhausen. Allerdings sind bei den verschiedenen Varianten Unterschiede festzustellen.

Aus rein verkehrlicher Sicht stellt sich Variante A als Südumfahrung von **Ringschnait** als geeignet dar, da sie in hohem Ausmaß die Ortsdurchfahrt entlasten und ökologisch sensible Bereiche im Norden von Ringschnait schont.

Gleiches gilt für die Nordumfahrung **Edenbachen** (Variante A), die sich in verkehrlicher Hinsicht deutlich besser darstellt als die Südumfahrung, da auch eine Bündelung mit den Verkehren der L 299 erreichbar ist und lediglich der örtliche Verkehr auf der Bestandstrasse verbleibt.

Differenzierter stellt sich das Bild im Bereich **Ochsenhausen bis Edenbachen** dar. Im Vergleich zu den Varianten mit Rückführung auf die B 312 alt (D3/C und H5/C)

können die abgesetzten Varianten D3 und H5 mehr Verkehre auf der Neubaustrecke bündeln. Bedingt durch die kürzere Fahrstrecke und die besser realisierbare Anbindung der großen Gewerbebetriebe in Ochsenhausen erweist sich hier Variante D3 in rein verkehrlicher Betrachtungsweise als beste Variante. Für den regionalen und überregionalen (Durchgangs-)Verkehr ermöglicht sie die schnellste Verbindung im Sinne der o.a. Intentionen von Landes- und Regionalplanung.

Auffallend ist die nach wie vor zu erwartende hohe Verkehrsbelastung auf der OD Ochsenhausen, die z.B. bei Variante H5 abschnittsweise bei über 13.000 KFZ/24 h liegen wird. Dies wird erklärt durch die hohe Anzahl an Ziel- und Quellverkehren, bedingt durch den hohen Besatz an Industriearbeitsplätzen in Biberach und Ochsenhausen. Auch insoweit erweist sich Variante D3 als die verkehrlich günstigste Lösung, als sie die höchste Entlastung für die OD erreichen kann. Trotzdem ist bei einem Anteil von 51 % an Durchgangsverkehr davon auszugehen, dass weiteres Potential zur Verlagerung von Verkehren auf die Neubaustrecke erreichbar sein könnte. Dies sollte im weiteren Verfahren vom Vorhabenträger, aber auch der Stadt Ochsenhausen geprüft werden.

Zweite Intention der raumordnerischen Vorgaben ist die Schonung großer zusammenhängender Freiräume durch den Grundsatz Ausbau vor Neubau. In dieser Hinsicht ergeben sich damit Vorteile für die beiden Rückführungsvarianten D3/C und H5/C, die einen neuen Eingriff in die Bereiche nördlich von Ochsenhausen/ Erlenmoos vermeiden. Auch wenn die bestehende B 312 in diesem Abschnitt bei den abgesetzten Varianten zurückgebaut werden soll, bleibt doch ein Verkehrsweg zurück, der Auswirkungen auf den Freiraum hat.

Bei lokaler Betrachtung erweist sich die Variante D3 als die wirksamste Trassierung, da sie die höchste Entlastungswirkung für die OD Ochsenhausen hat und auch geeignet ist, Erlenmoos nahezu vollständig vom Durchgangsverkehr zu befreien. Anders sieht die Situation in Goppertshofen aus, welches bei D3 und D3/C mit mehr Verkehr belastet wird, der zu einem vergleichsweise hohen Anteil aus Schwerlastverkehr besteht. Dieser Verkehrszuwachs besteht nahezu ausschließlich aus Zulaufverkehr zur B 312 neu und ist insoweit nicht durch verkehrliche Maßnahmen steuerbar.

Laubach und Erolzheim bzw. Edelbeuren werden bei allen Varianten durch Schleich- und Ausweichverkehre zusätzlich belastet. Dem ist in der Umsetzung der Planung

mit entsprechenden verkehrlichen Maßnahmen nach Möglichkeit entgegen zu wirken.

Trotz der zusätzlichen, nicht steuerbaren Belastung in Goppertshofen erweisen sich die Varianten D3 bzw. D3/C in der Zusammenschau und in rein verkehrlicher Hinsicht als die besten Varianten, da sie den raumordnerischen Schwerpunkt - regionale und überregionale Durchgängigkeit - am besten umzusetzen in der Lage sind. Der Grundsatz Ausbau vor Neubau kann abschließend erst im Zuge der Gesamtabwägung bewertet werden.

Eine großräumig andere Verkehrsführung nördlich von Ringschnait im Anschluss an den vorgesehenen Aufstieg zur B 30 bei Mettenberg wie angeregt, ist im Bundesverkehrswegeplan nicht enthalten. Ein Bedarf für eine solche Streckenführung wird vom Straßenbaulastträger nicht gesehen. Eine solche großräumige Trassenführung könnte nach Ansicht des Regierungspräsidiums auch den Verkehr aus Süden nicht bündeln und wäre deshalb im Hinblick auf die regionale und überregionale Durchgängigkeit und die Entlastung der Ortsdurchfahrten nur teilweise wirksam. Der überregionale Durchgangsverkehr macht nach den Feststellungen des Verkehrsgutachtens ca. die Hälfte des Verkehrs auf der B 312 aus, die andere Hälfte besteht aus Verkehren mit Ausgangspunkt oder Ziel im Untersuchungsraum. Diese Verkehre könnten mit einer großräumigen Umfahrung nicht erfasst werden, die Entlastungswirkung für die Ortsdurchfahrten wäre voraussichtlich deutlich geringer. Im Hinblick auf die naturräumliche Qualität der Landschaft nördlich von Ringschnait kann auf die raumordnerische UVP verwiesen werden.

2.2.4.1.1 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Bestandsanalyse

Eine Bahnstrecke ist im Untersuchungsraum nicht vorhanden. Hingegen verlaufen eine Reihe von Buslinien des Verkehrsverbundes Donau-Iller (DING) im Untersuchungsraum, wovon eine Linie von Memmingen nach Biberach die Orte an der Entwicklungsachse verbindet.

Ziele und Grundsätze der Raumordnung

Im **LEP** ist folgender Plansatz enthalten:

PS 4.1.16 [...]

G „In den schwächer besiedelten Landesteilen soll ein Grundangebot im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße gewährleistet sein und durch die Siedlungspolitik unterstützt werden. Auf die Bereitstellung eines leistungsfähigen Straßennetzes ist hinzuwirken. Eine auch Umweltgesichtspunkte einschließende Funktionsteilung zwischen öffentlichem Personennahverkehr und motorisiertem Individualverkehr ist zu berücksichtigen“.

Nach dem **Regionalplan Donau-Iller** soll *„der Öffentliche Personennahverkehr auf Schiene und Straße in der Region Donau-Iller so verbessert und ausgebaut werden, daß er als möglichst gleichwertige Alternative zum Individualverkehr die Verwirklichung der Ziele zur Entwicklung der Region unterstützt.“*

Insbesondere soll

- *die Erreichbarkeit der zentralen Orte aller Stufen in einem zumutbaren Zeitaufwand sichergestellt,*
- *im Verdichtungsbereich Ulm/Neu-Ulm die Einbeziehung der Schiene in den Nahverkehr verstärkt angestrebt, insbesondere die Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen verbessert,*
- *im ländlichen Raum eine Mindestbedienung gewährleistet,*
- *der Nahverkehr zwischen den Nahverkehrsräumen und über die Landesgrenze hinweg verbessert werden“ (PS B IX 4.1).*

Zwischenergebnis Öffentlicher Personennahverkehr

Alle Trassenvarianten führen zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrten und können dazu beitragen, staubedingte Verspätungen zu reduzieren und damit die Zuverlässigkeit des ÖPNV zu steigern. Aufgrund der höchsten Entlastungswirkung der Variante D3 in der OD Ochsenhausen stellt sich diese als für den Belang ÖPNV günstigste Lösung dar. Die in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren angestellten Überlegungen, den Busverkehr zukünftig im Falle der abgesetzten Varianten über die zurückgebaute Trasse der B 312 alt zu führen, ist bei isolierter Betrachtung des Belangs zu begrüßen, da dies eine weitere Verkürzung der Fahrzeiten und damit der Attraktivität zur Folge hat. Inwieweit diese Möglichkeit bei einer Gesamtbetrachtung vertretbar ist, kann erst in der Gesamtabwägung abschließend beurteilt werden.

2.2.4.2 Sonstige technische Infrastruktur

Bestandsanalyse

Im Bereich der Straßenvarianten sind neben einer Vielzahl lokaler Versorgungseinrichtungen im Wesentlichen zwei überregional bedeutsame Hochspannungsfreileitungen sowie eine Erdgashochdruckleitung vorhanden. Die 110-kV-Freileitung Winterreute - Ochsenhausen - Egelsee verläuft in Ost-West-Richtung nördlich der B 312 und zwischen Ochsenhausen und Goppertshofen bevor die Leitung westlich von Edenbachen nach Südosten abbiegt. Eine 380/220-kV-Leitung verläuft in Nord-Süd-Richtung westlich von Ringschnait. Diese Leitung ist Bestandteil des Bundesbedarfsplangesetzes³⁴. Für die Ertüchtigung dieser Leitung hat die Bundesnetzagentur ein Bundesfachplanungsverfahren durchgeführt. Die Entscheidung datiert vom 23. November 2018. Die Entscheidung umfasst im Wesentlichen eine Umbeseilung der Bestandsleitung. Im Bereich Ringschnait ist ein Abrücken der Leitung um bis zu 160 m auf einer Länge von ca. 850 m nach Westen vorgesehen. Die Gashochdruckleitung „Illertalleitung III“ verläuft südlich von Edenbachen und kreuzt beide Varianten der Ortsumfahrung Edenbachen.

Südwestlich von Ringschnait legt der Regionalplan Donau-Iller³⁵ ein VRG für einen Standort regionalbedeutsamer Windkraftanlagen fest.

Im Bereich südwestlich von Ringschnait plant die Stadt Biberach nach Auskunft des Vorhabenträgers weiterhin die Errichtung eines Hochwasserschutzdamms.

Ziele und Grundsätze der Raumordnung

Im **LEP** wird festgelegt:

PS 4.2.2 Z „Zur langfristigen Sicherung der Energieversorgung ist auf einen sparsamen Verbrauch fossiler Energieträger, eine verstärkte Nutzung regenerativer Energien sowie auf den Einsatz moderner Anlagen und Technologien mit hohem Wirkungsgrad hinzuwirken. Eine umweltverträgliche Energiegewinnung, eine preisgünstige und umweltgerechte Versorgung der Bevölkerung und die energiewirtschaftlichen Voraussetzungen für die Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Wirtschaft sind sicherzustellen“.

³⁴ Vorhaben Nr. 25 Bundesbedarfsplangesetz; Höchstspannungsleitung Punkt Wullenstetten - Punkt Niederwangen

³⁵ 5. Teilfortschreibung des Regionalplans der Region Donau-Iller „Nutzung der Windkraft“, verbindlich seit 23. Dezember 2015

PS 4.2.4 G *„Das Netz der Transportleitungen ist bedarfsgerecht auszubauen. Hierzu erforderliche Trassen sind zu sichern. Belange der Siedlungsentwicklung und des Städtebaus sowie des Natur- und Landschaftsschutzes sind zu berücksichtigen, Möglichkeiten der Bündelung mit anderen Leitungen und Verkehrswegen zu nutzen“.*

(Stromerzeugung)

PS 4.2.5 G *„Für die Stromerzeugung sollen verstärkt regenerierbare Energien wie Wasserkraft, Windkraft und Solarenergie, Biomasse, Biogas und Holz sowie die Erdwärme genutzt werden. Der Einsatz moderner, leistungsstarker Technologien zur Nutzung regenerierbarer Energien soll gefördert werden“.*

Anregungen aus der Anhörung

Die **Leitungsbetreiber** weisen auf ihre im Untersuchungsraum verlaufenden Versorgungsleitungen und die Notwendigkeit hin, im weiteren Verfahren eine Abstimmung vorzunehmen. Die **Bundesnetzagentur** verweist auf das - zwischenzeitlich abgeschlossene - Verfahren der Bundesfachplanung und die Notwendigkeit, eine Abstimmung vorzunehmen.

Der **Vorhabenträger** sagt zu, die Abstimmung mit den Leitungs- und Netzbetreibern in der weiteren Planungsphase abzustimmen. Insbesondere gilt dies bei der geplanten Verschiebung der 380-kV-Leitung östlich von Ringschnait.

Auswirkungen der Trassenvarianten

Auswirkungen der Trassenvarianten sind westlich von Ringschnait mit der 380-kV-Leitung Wullenstetten-Niederwangen und östlich von Edenbachen mit der Gashochdruckleitung „Illertalleitung III“ möglich.

Auswirkungen auf das VRG für Windenergie bei Ringschnait werden nicht erwartet.

Zwischenergebnis Sonstige Technische Infrastruktur

Unabhängig von der Trassenvariante besteht mit allen Versorgungsleitungen sowie dem geplanten Hochwasserdamm ein Abstimmungsbedarf. Dieser ist vor allem in der weiteren Plankonkretisierung zu leisten und wird vom Vorhabenträger auch so zugesagt.

Raumordnerisch relevant ist insbesondere die Abstimmung mit dem ebenfalls raumbedeutsamen Vorhaben Ertüchtigung und Umbeseilung der bestehenden 220-/380-kV-Leitung Wullenstetten-Niederwangen. Mit der Bundesfachplanungsentscheidung

nach § 12 NABEG für das Vorhaben Nr. 25 wird der Trassenverlauf der Höchstspannungsleitung im Bereich Ringschnait verbindlich festgelegt und festgestellt, dass die Trasse raumverträglich ist.

Aufgabe des Raumordnungsverfahren ist es unter anderem, raumbedeutsame Maßnahmen untereinander abzustimmen. Die beiden Planungen schließen sich nicht gegenseitig aus, bedürfen aber im Bereich westlich von Ringschnait der engen Abstimmung. Da beide Maßnahmen erst im Stadium der raumordnerischen Planung sind, ist eine detaillierte Planung noch nicht erfolgt, so dass eine konkrete Abstimmung zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich ist. Die Abstimmung kann und muss im weiteren Verfahren erfolgen und war deshalb als Maßgabe in diese Entscheidung aufzunehmen.

Unter dieser Voraussetzung ist die Planung mit den Grundsätzen der Raumordnung im Hinblick auf Ver- und Versorgungsleitungen sowie zur Nutzung der Windenergie unabhängig von der konkreten Trassenwahl vereinbar.

2.3 Raumbedeutsame Umweltauswirkungen

Das Raumordnungsverfahren schließt nach § 18 Abs. 2 LplG auch die *„Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf*

- 1. Menschen, Tiere und Pflanzen,*
- 2. Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,*
- 3. Kultur- und sonstige Sachgüter sowie*
- 4. die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern*
entsprechend dem Planungsstand ein (raumordnerische Umweltverträglichkeitsprüfung)“.

Die vorliegende raumordnerische Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) enthält keine Ausführungen zum Schutzgut „Fläche“. Dies ist auch nicht erforderlich, da der Scoping-Termin zu diesem Verfahren vor Inkrafttreten der UVPG-Novelle am 16. Mai 2017 stattgefunden hat³⁶

Bei den Auswirkungen des Straßenbauvorhabens bzw. der Trassenvarianten ist jeweils zwischen direkten baubedingten, anlagebedingten und betriebsbedingten Effekten zu unterscheiden, die temporär oder dauerhaft sein können.

- Baubedingte Effekte: z.B. Bodenverdichtung, Bodenabtrag, vorübergehende Flächeninanspruchnahme und Zerstörung/Zerschneidung funktionaler Zusammenhänge sowie Schadstoffeintrag und Lärm durch Baustelleneinrichtungen, Bau-/Zufahrtswege, Bodenzwischenlagerung und durch Entwässerungsmaßnahmen (in aller Regel erst auf der Ebene der konkreten Entwurfsplanung, d.h. auf der Ebene des der Entwurfsplanung zugeordneten Landschaftsplanerischen Begleitplans detailliert zu ermitteln und bewerten)
- Anlagebedingte Effekte: z.B. Flächeninanspruchnahme durch Überbauung, Versiegelung oder Reliefveränderungen durch Bauwerke wie Dämme, Einschnitte, Kanalisierung bzw. Fassung von Fließgewässern oder Eingriffe in den Grundwasserhaushalt bzw. Veränderung des Grundwasserflusses, Störung funktionaler Zusammenhänge mit Folgen für Klima/Luft, Lebensräume der Tier- und Pflanzenwelt, die Erholungsnutzung und für Wohnen/Wohnumfeld
- Betriebsbedingte Effekte, z.B. Emissionen von Gasen, Stäuben, Gerüchen, Schadstoffen und sonstigen Stoffen sowie Lärmemissionen³⁷.

³⁶ § 74 i.V.m. § 4 UVPG

³⁷ Quelle: UVU, S. 260

Daneben sind indirekte Effekte denkbar, die sich als Folgewirkungen ergeben können. Dies sind sekundär belastende Effekte wie z.B. Grundwasserabsenkungen, raumstrukturelle Effekte wie z.B. Verkehrsverlagerungen im nachgeordneten Verkehrsnetz oder kumulative Effekte durch sich verstärkende und überlagernde Wirkungen.

Grundlage der Risikoabschätzung ist eine Analyse der Ist-Situation im Untersuchungsraum, die Ermittlung und Bewertung der jeweiligen Empfindlichkeit und darauf aufbauend eine Abschätzung und Bewertung der voraussichtlichen Auswirkungen der Planung am Maßstab der raumordnerischen Vorgaben.

Als raumordnerische Leitgedanken sind nachfolgende Grundsätze relevant:

Nach § 2 Abs. 2 Nr. 6 **ROG** ist *„der Raum in seiner Bedeutung für die Funktionsfähigkeit der Böden, des Wasserhaushalts, der Tier- und Pflanzenwelt sowie des Klimas einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen zu entwickeln, zu sichern oder, soweit erforderlich, möglich und angemessen, wiederherzustellen. Bei der Gestaltung räumlicher Nutzungen sind Naturgüter sparsam und schonend in Anspruch zu nehmen; Grundwasservorkommen und die biologische Vielfalt sind zu schützen“*.

Der **LEP** führt im Leitbild der räumlichen Entwicklung aus, *„dass die natürlichen Lebensgrundlagen dauerhaft zu sichern sind. Die Naturgüter Boden, Wasser, Luft und Klima sowie Tier- und Pflanzenwelt sind zu bewahren und die Landschaft in ihrer Vielfältigkeit und Eigenart zu schützen und weiterzuentwickeln. Dazu sind unter anderem Beeinträchtigungen ökologischer Funktionen zu minimieren und nachteilige Folgen nicht vermeidbarer Eingriffe auszugleichen“* (PS 1.9 G).

2.3.1 Flächenbilanz und Massenbewegungen

Der Flächenbedarf einer Trassenführung ist im Hinblick auf die grundlegende Intention der Landesplanung, Freiräume soweit möglich von Siedlung und Infrastruktur freizuhalten, von hoher Bedeutung für eine Gesamtabwägung. Deshalb wird an dieser Stelle der Belang Flächeninanspruchnahme gesondert behandelt. Das Thema Massenbewegungen ist raumordnerisch nicht direkt fassbar, hat jedoch erhebliche indirekte Wirkungen, z.B. als Indikator für die zu erwartenden baubedingten Auswirkungen.

gen einer Straßenplanung oder auf das Landschaftsbild. Deshalb soll auch dieses Thema als Querschnittsthema der Raumordnerischen UVP vorangestellt werden.

Ziele und Grundsätze der Raumordnung

Nach PS 4.1.2 G **LEP** ist „dem Ausbau vorhandener Verkehrswege Vorrang vor dem Neubau einzuräumen. Die Flächeninanspruchnahme ist gering zu halten, [...]. Nicht vermeidbare Eingriffe in die Landschaft sind möglichst vor Ort auszugleichen, vorzugsweise durch Reduzierung versiegelter Flächen“.

Anregungen aus der Anhörung

Der **Regionalverband Donau-Iller** weist in seiner Stellungnahme auf die Bedeutung der erforderlichen Massenbewegungen hin und nennt als einen Grund für seine Zustimmung zu den abgesetzten Varianten die erforderlichen hohen Massenbewegungen bei den Varianten mit Rückführung auf die B 312 alt.

Auswirkungen der Trassenvarianten

Ringschnait

Massenbilanz

	Variante A / Südumfahrung	Variante B / Nordumfahrung
Massenabtrag / m ³ (inkl. Oberboden)	127.500	327.200
Massenauftrag / m ³ (inkl. Oberboden)	28.900	19.700
Massenüberschuss / m³	98.600	307.500
Bodenbewegung insgesamt / m³	156.400	346.900

Quelle: Unterlagen zum Raumordnungsverfahren, Teil C, S. 268

Flächeninanspruchnahme

	Variante A / Südumfahrung	Variante B / Nordumfahrung
Baulänge	2,4 km	3,15 km
Flächenbedarf / versiegelte Flächen inkl. Bankette	38.000 m ²	39.000 m ²
Flächenbedarf Nebenflächen	38.000 m ²	61.000 m ²
Gesamtflächenbedarf	76.000 m²	100.000 m²

Quelle: Unterlagen zum Raumordnungsverfahren, Teil C, S. 276

Edenbachen

Massenbilanz

	Variante A / Nordumfahrung	Variante B / Südumfahrung
Massenabtrag / m ³ (inkl. Oberboden)	67.600	53.200
Massenauftrag / m ³ (inkl. Oberboden)	8.000	23.200
Massenüberschuss / m³	59.600	30.000
Bodenbewegung insgesamt /m³	75.600	76.400

Quelle: Unterlagen zum Raumordnungsverfahren, Teil C, S. 269

Flächeninanspruchnahme

	Variante A / Nordumfahrung	Variante B / Südumfahrung
Baulänge	1,9 km	2,2 km
Flächenbedarf / versiegelte Flächen inkl. Bankette	26.000 m ²	27.000 m ²
Flächenbedarf Nebenflächen	23.000 m ²	23.000 m ²
Gesamtflächenbedarf	49.000 m²	50.000 m²

Quelle: Unterlagen zum Raumordnungsverfahren, Teil C, S. 284

Ochsenhausen bis Erlenmoos

Massenbilanz

	Variante D3	Variante H5	Variante D3-C + Edenba- chen/Var.A	Variante H5-C + Edenbachen/Var. A
Massenabtrag / m ³ (inkl. Oberboden)	386.200	408.400	459.000 <u>+67.600</u> 526.000	476.900 <u>+67.600</u> 544.500
Massenauftrag / m ³ (inkl. Oberboden)	365.700	304.300	358.200 <u>+ 8.000</u> 366.200	306.500 <u>+ 8.000</u> 314.000
Massenüber- schuss / m³	20.500	104.100	100.800 <u>+59.600</u> 160.400	170.400 <u>+59.600</u> 230.000
	Differenz ca. 83.000		Differenz zu D3/H5 ± 130.000	
Bodenbewegung insgesamt /m³	751.900	712.700	817.000 <u>+75.600</u> 892.600	783.400 <u>+75.600</u> 859.000
	Differenz ca. 39.000		Differenz zu D3/H5 ca. 140.000	

Quelle: Unterlagen zum Raumordnungsverfahren, Teil C, S. 270

Flächeninanspruchnahme

	Variante D3	Variante H5	Variante D3-C + Edenba- chen/Var.A	Variante H5-C + Edenbachen/Var. A
Neubaulänge	10,2 km	11,3 km	7,8 km <u>+1,9 km</u> 9,7 km	9,0 km <u>+1,9 km</u> 10,9 km
Flächenbedarf / versiegelte Flächen inkl. Bankette	145.410 m ²	163.510 m ²	117.690 m ² <u>+26.210 m²</u> 143.900 m ²	135.920 m ² <u>+26.210 m²</u> 162.130 m ²
Flächenbedarf Ne- benflächen	172.400 m ²	163.000 m ²	166.300 m ² <u>+22.700 m²</u> 189.000 m ²	158.000 m ² <u>+22.700 m²</u> 180.700 m ²
Gesamtflächen- bedarf	317.810 m²	326.510 m²	332.900 m	342.830 m²
	Differenz 0,87 ha		Differenzen zu D3 / H5 ± 30.000 m²	
	- Rückbau 13.000 m² = 304.810 m²	- Rückbau 13.000 m² = 313.510 m²		
	Differenz 0,87 ha			

Quelle: Unterlagen zum Raumordnungsverfahren, Teil C, S. 294

Zwischenergebnis Flächenbilanz und Massenbewegungen

Im Abschnitt **Ringschnait** stellt sich Variante A sowohl im Hinblick auf den Flächenbedarf als auch die Massenbilanz als die eindeutig bessere Lösung dar. Auch im Abschnitt **Edenbachen** ist Variante A günstiger zu bewerten als die Südumfahrung im Zuge der Variante B, ohne dass jedoch raumordnerisch relevante Unterschiede festzustellen sind.

Im Hinblick auf die Streckenlänge sind die Varianten mit Rückführung auf die bestehende B 312 im Abschnitt **Ochsenhausen bis Edenbachen** etwas kürzer als die abgesetzten Varianten (max. 1,6 km). Allerdings haben diese Varianten insgesamt einen etwa 1,5 ha höheren Flächenbedarf als die abgesetzten Varianten. Wird dann noch die Rückbaumöglichkeit einberechnet, erhöht sich diese Differenz auf knapp 3 ha. Auch im Hinblick auf die erforderlichen Massenbewegungen stellen sich die abgesetzten Varianten deutlich besser dar. Im Hinblick auf die Auswirkungen der hohen Massenbewegungen auf Mensch und Natur ist aus Sicht der höheren Raumordnungsbehörde deshalb eine abgesetzte Variante den Rückführungsvarianten vorzuziehen.

Von den abgesetzten Varianten bedingt H5 eine geringere Massenbewegung als D3, hat dafür einen um knapp 1 ha höheren Flächenbedarf. Im raumordnerischen Maßstab und angesichts des gesamten Flächenbedarfs und Massenbewegungen kann

eine eindeutige Prioritätensetzung zwischen diesen beiden Varianten nicht getroffen werden.

Im Hinblick auf den Grundsatz der Raumordnung, Flächenbedarfe für Verkehrsinfrastruktur möglichst gering zu halten, lässt sich feststellen, dass in den Abschnitten Ringschnait und Edenbachen jeweils der Variante A der Vorzug zu geben ist. Im Abschnitt Ochsenhausen bis Edenbachen bleibt festzustellen, dass die abgesetzte Trassenführung unter diesem Aspekt günstiger ist.

2.3.2 Schutzgut Mensch/Wohnumfeld und Erholung

Unter diesem Schutzgut werden die Aspekte behandelt, die mittel- oder unmittelbar auf die Menschen und ihr Wohnumfeld einwirken. Dies sind insbesondere die Auswirkungen des Verkehrs auf die bewohnten Bereiche durch Lärm- und Schadstoffe und auf die Funktion des Freiraums als Erholungsbereich (Tages-, Feierabend- und Wochenenderholung).

Bestandsanalyse

Für die Analyse der Auswirkungen auf Wohnbereiche sind die bebauten und zur Bebauung vorgesehenen Flächen und Gebiete relevant. Über diesen Bestand hinaus, ist in Ringschnait nunmehr eine weitere Wohnbaufläche am Ostrand in Verlängerung des Gebiets „Krautgärten“ vorgesehen³⁸. Die Stadt Ochsenhausen hat ihren Schwerpunkt der Wohnflächenentwicklung im Bereich Siechberg am nördlichen Siedlungsrand konzentriert. Die zukünftige Wohnbauentwicklung in Erlenmoos soll ebenfalls am Nordostrand des Siedlungsbestands erfolgen. In Edenbachen sind Wohnbauflächen am südwestlichen Ortsrand vorgesehen.

Zur Erholungseignung des Untersuchungsraums stellt der Gutachter fest, dass die Erholungsinfrastruktur gut ausgebaut sei. So gebe es ein dichtes Netz an überregionalen, regionalen und lokalen Wander- und Radwegen. Die Zugänglichkeit des Freiraums sei von allen Siedlungen aus ausgesprochen günstig.

Die Waldflächen sind nach der aktuellen Erholungswaldkartierung der FVA bis auf wenige Bereiche als Erholungswald Stufe 2 kartiert, also als Wald mit relativ großer Bedeutung für die Erholung. Erholungswald der Stufe 1b, also mit großer Bedeutung

³⁸ Vorentwurf zur Fortschreibung des FNP der Verwaltungsgemeinschaft Biberach, Stand 29. Mai 2019

für die Erholung, ist lediglich im Bereich des Fürstenwalds südlich von Ochsenhausen kartiert, der von der Trassenführung nicht betroffen ist.

Weiterhin liegt der östliche Teil des Untersuchungsraums im LSG Iller-Rottal, in welchem es verboten ist, Veränderungen vorzunehmen, die den Naturgenuss schädigen.

Ziele und Grundsätze der Raumordnung

Nach dem Leitbild der räumlichen Entwicklung des **LEP** ist *„die Entwicklung des Landes am Prinzip der Nachhaltigkeit auszurichten. Bei der Befriedigung der sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum sind die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und ein hohes Maß an Lebens- und Umweltqualität anzustreben“* (PS 1.1 G). Es ist *„auf gleichwertige Lebensverhältnisse in allen Teilräumen des Landes hinzuwirken“*. Hierzu sind auch *„gesunde Umweltbedingungen anzustreben“* (vgl. PS 1.2 G). *„Zum Schutz der ökologischen Ressourcen, für Zwecke der Erholung und für land- und forstwirtschaftliche Nutzungen sind ausreichen Freiräume zu sichern“* (PS 2.4.3.6 Z). Weiter legt der Landesentwicklungsplan als Grundsatz der Raumordnung fest, dass *„den gestiegenen Ansprüchen der Bevölkerung an Freizeit und Erholung Rechnung zu tragen ist. Dabei sind die landschaftliche Eigenart und die Tragfähigkeit des Naturhaushalts zu bewahren und das Naturerlebnis zu fördern“* [...] (PS 5.4.1 G).

Nach dem **Regionalplan Donau-Iller** sollen als allgemeines Ziel *„die für die Erholung besonders geeigneten Gebiete der Region erhalten und gesichert werden, damit in zumutbarer Entfernung individuelle Freizeit und Erholung ermöglicht werden.“*

In diesen Gebieten sollen die Umweltbelastungen möglichst gering gehalten werden. Eine intensive Erholungsnutzung soll auf bestimmte Bereiche konzentriert werden, soweit dadurch nicht besondere Schutzfunktionen beeinträchtigt werden.

[...]

Im baden-württembergischen Teil der Region sollen die stadtnahen Wälder insbesondere in den Nahbereichen Ulm, Blaustein, Erbach und Illerkirchberg/Staig für die Erholung gesichert werden“.

Begründung:

„Die Region Donau-Iller bietet aufgrund ihrer Lage zahlreiche Möglichkeiten zur Gestaltung der Freizeit und zur Erholung. Sie zeichnet sich durch eine reizvolle und ab-

wechslungsreiche Landschaft aus. Eine Vielzahl von Erholungslandschaften prägt das Bild dieser Region. Dazu gehören unter anderem:

[...]

- die Landschaften des Rottum- und Rottales“,

[...].

Anregungen aus der Anhörung

Der **Regionalverband Donau-Iller** stellt in seiner Stellungnahme die höhere Verkehrs-, Lärm- und Schadstoffentlastung der abgesetzten Varianten im Abschnitt Ochsenhausen-Edenbachen heraus. Ein Vorteil der Variante H5 sei die Möglichkeit, durch die abgesetzte Führung Immissionen, insbesondere Lärm, zusätzlich zu minimieren.

Von **privater Seite** wird eingewendet, dass im Bereich der südwestlichen Randbebauung von Ringschnait Lärmzuwächse im Bereich von bis zu 6 dB(A) zu erwarten seien. Am Immissionsort R-15 würden Werte bis zu 52,4 dB(A) erreicht, welche über den Werten der städtebaulichen Lärmfibel des Verkehrsministeriums für ein Mischgebiet von 50 dB(A) nachts lägen.

In seiner Stellungnahme zu den Anregungen und Bedenken aus der Beteiligung weist der **Vorhabenträger** darauf hin, dass bei der Gesamtbetrachtung der Planungsfälle mit abgesetzter Streckenführung aufgrund der höheren Bündelungswirkung im Vergleich zur isolierten Betrachtung der Südumfahrung Ringschnait die Verkehrsbelastung auf der Umfahrung Ringschnait um bis zu 1.600 KFZ/24 h höher sei. Dieser Wert sei im Sinne einer „worst-case“-Betrachtung herangezogen worden. Maßgeblich seien allein die Werte der 16.BImSchV³⁹. Der genannte Wert von 50 dB(A) entstamme der DIN 18005⁴⁰, welche bei städtebaulichen Maßnahmen angewendet werde. Die Richtwerte der 16. BImSchV würden eingehalten.

Auswirkungen der Trassenvarianten

Gegenüber Flächeninanspruchnahme, Zerschneidung bzw. Störung funktionaler Zusammenhänge und Verlärmung sowie Schadstoffeintrag weisen folgende Flächen und Bereiche eine sehr hohe Empfindlichkeit auf:

- bestehende und geplante Wohnbauflächen
- Flächen für Gemeinbedarf und Sonderbauflächen mit schutzbedürftigen Einrichtungen, z.B. Kindergärten, Krankenhäuser

³⁹ Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärm-schutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12.06.1990, BGBl I 1990, 1036

⁴⁰ DIN 18005-1 Schallschutz im Städtebau

- siedlungsnahe Erholungsbereiche um Siedlungsbereiche mit überwiegender Wohnnutzung.

Eine hohe Empfindlichkeit ist für folgende Bereiche anzunehmen:

- Mischbauflächen
- Gemein- und Sonderbauflächen
- Außenbereichsbebauung
- Flächen für ruhebedürftige Freiraumnutzungen, z.B. Spielplätze, Dauerkleingärten, Parkanlagen u.ä.
- Erholungswälder Stufe 2
- LSG.

Dabei ist jedoch festzustellen, dass die Empfindlichkeit gerade der Erholungsinfrastruktur sehr heterogen und jeweils im Einzelfall zu bestimmen ist.

Im Abschnitt **Ringschnait** können die Grenzwerte⁴¹ der 16. BImSchV bei beiden Varianten eingehalten werden. Bedingt durch die höhere Entlastungswirkung der Südumfahrung verbleiben bei dieser Variante Lärmwerte entlang der OD, die unter den Vorsorgewerten der 16. BImSchV liegen. Bei Variante B können diese Werte gerade erreicht werden. Bei Variante B ist eine Zunahme der Lärmbelastung am Tag um 3 dB(A) bis zu 12 dB(A) am nördlichen Ortsrand und eine erhebliche Zunahme über 12 dB(A) im Bereich des Dürnachtals zu erwarten. Die Südumfahrung führt zu einer Steigerung der Lärmbelastung am südwestlichen Ortsrand um bis zu 6 dB(A) ohne gravierende Unterschiede zwischen Tag und Nacht.

Die Nordumfahrung im Zuge der Variante B betrifft in größerem Umfang Zugänge zwischen Siedlung und freier Landschaft in einem Bereich, der aufgrund seiner landschaftlichen Beschaffenheit eine höhere Bedeutung für die Nah- und Wochenenderholung hat. Quantitativ ist die Beeinträchtigung von siedlungsnahen Räumen bei der Südumfahrung höher als bei der Nordumfahrung, was nach den Unterlagen zum

⁴¹ Grenzwerte der 16. BImSchV:

Gebietstyp	Grenzwert	
	Tag 6 – 22 Uhr [dB(A)]	Nacht 22 – 6 Uhr [dB(A)]
Gewerbegebiet	69	59
Kerngebiet, Dorfgebiet, Mischgebiet	64	54
allgemeines/reines Wohngebiet, Kleinsiedlungsgebiet	59	49
Kurgebiet, Krankenhäuser, Pflegeanstalt	57	47

Raumordnungsverfahren nachvollziehbar daran liegt, dass die Südumfahrung mehr Verkehr zu bündeln in der Lage ist und deshalb höhere Verkehrsmengen aufweist. Dies gilt auch für die höhere Belastung der Bereiche entlang der Südumfahrung durch Luftschadstoffe ohne dass Grenzwerte erreicht würden.

Im Abschnitt **Edenbachen** können bei der Nordumfahrung (Variante A) die Lärm-Vorsorgewerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Bei der Südumfahrung werden die südlich vorhandenen und geplanten Wohnbauflächen im Bereich des Grenzwerts beaufschlagt.

Bei beiden Varianten werden sowohl siedlungsnaher Freiflächen als auch Flächen im LSG Iller-Rottal in Anspruch genommen, bei Variante A in etwas geringerem Umfang (ca. 1 ha) als bei Variante B. Bei Variante A entstehen hingegen umfangreichere Risiken für die Ortsränder, da die Nordumfahrung in größerem Umfang Verkehr aufnehmen kann. Variante B hingegen betrifft Bereiche, die aufgrund ihrer Zugänglichkeit und Lage zu den Wohnbereichen eine enge räumlich-funktionale Beziehung zu diesen aufweist.

Im Abschnitt **Ochsenhausen-Erlenmoos-Edenbachen** sind die differierenden Wirkungen zwischen den Varianten mit (D3/C und H5/C) und ohne (D3; H5) Rückführung auf die Bestandstrasse einerseits und die Wirkungen der Trassenführung südlich (D3) und nördlich (H5) Goppertshofen andererseits zu ermitteln. Wie oben dargelegt, sind die Varianten ohne Rückführung auf die Bestandstrasse im Hinblick auf die Entlastung der Ortsdurchfahrten vor allem von Erlenmoos wirksamer. Variante D3 hat eine höhere Entlastung der OD von Ochsenhausen bei höherer Verkehrsbelastung von Goppertshofen zur Folge, während bei H5 mehr Verkehr auf der OD Ochsenhausen verbleibt, jedoch die Verkehrsbelastung in Goppertshofen, insbesondere von LKW-Verkehr, reduziert wird. In Folge ist davon auszugehen, dass die Lärmbelastung entlang der OD Goppertshofen bei Variante D3 ebenso wie im Prognosenullfall die Lärmsanierungswerte der VLärmSchR 97 überschreiten werden, während diese bei H5 eingehalten werden können. Trotzdem liegen sowohl bei D3 als auch bei H5 die Werte über den Lärmvorsorgewerten der 16. BImSchV und im Bereich der

Werte der VLärmSchR 97⁴² für bestehende Straßen. Die Differenz zwischen D3 und H5 wird in den Unterlagen mit bis zu 3 dB(A) beziffert. Die nördlichen Bereiche der im aktuell verbindlichen FNP der Verwaltungsgemeinschaft Ochsenhausen dargestellten Wohnbauflächen am Siechberg liegen knapp unterhalb der Vorsorgewerte der 16. BImSchV. In der OD Ochsenhausen verbleiben bei allen Varianten Lärmbelastungen, die über den Lärmsanierungswerten der VLärmSchR liegen, wobei die Unterschiede zwischen den Varianten so gering sind, dass sie nicht wahrnehmbar sind.

Sowohl die abgesetzten Varianten als auch die Varianten mit Rückführung greifen in siedlungsnahe Freiräume mit ihrer Funktion für die Nah- und Wochenenderholung und das LSG Iller-Rottal ein und zwar in rein quantitativ vergleichbarem Umfang. Qualitativ beschreibt das Gutachten die Auswirkungen der Varianten mit Rückführung zwischen Erlenmoos und Edenbachen als gravierender, da die Flächen im Bereich der bestehenden B 312 für diese Funktion eine hohe Bedeutung besitzen. Der Freiraumverbund und der innerörtliche Austausch zwischen Erlenmoos und Edenbachen würden dadurch gestärkt. Die Zerschneidungswirkung der Variante D3 durch Verlärmung von Freiräumen ist gravierender als bei der nördlich von Goppertshofen verlaufenden Variante H5, da sie größeren Siedlungsbereichen zugeordnet und damit aufgrund des Nutzungsdrucks und der Anzahl der Betroffenen von höherer Bedeutung ist.

Als mittelbare Auswirkung wird sich die Verkehrsmenge auf der K 7511 in der OD **Laubach** zumindest in etwa verdoppeln. Dies hat nach der Lärmprognose zur Folge, dass bei allen Varianten die Lärmwerte um 4 dB(A) bis 7 dB(A) relevant und hörbar ansteigen und an 9 von 12 Immissionspunkten die Grenzwerte der 16. BImSchV am Tag und bei Nacht überschritten werden.

Zwischenergebnis Schutzgut Mensch, Wohnumfeld und Erholung

Maßstab für die raumordnerische Beurteilung des Schutzguts Mensch, Wohnumfeld und Erholung ist die Intention, Wohn- und Erholungsbereiche nach Möglichkeit von

⁴² Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes;

Gebietstyp	Grenzwert	
	Tag 6 – 22 Uhr [dB(A)]	Nacht 22 – 6 Uhr [dB(A)]
Gewerbegebiet	72	62
Kerngebiet, Dorfgebiet, Mischgebiet	69	59
allgemeines / reines Wohngebiet, Kleinsiedlungsgebiet, Kurgebiet, Krankenhäuser, Pflegeanstalt	67	57

Lärm und Schadstoffen zu entlasten und damit ein möglichst störungsarmes und gesundes Wohnumfeld zu gewährleisten.

Im Abschnitt **Ringschnait** sind beide Varianten geeignet, die Bebauung entlang der Hauptstraße zu entlasten, wobei die Entlastung bei Variante A geringfügig höher ausfällt, was mit der höheren Verkehrswirksamkeit dieser Variante zusammenhängt. Die Vorsorgewerte der 16. BImSchV können bei beiden Varianten eingehalten werden. Trotzdem bestehen im Hinblick auf die Lärmentlastung der Wohnbereiche entlang der OD geringe Vorteile für Variante A. Auch wenn bei beiden Varianten Lärmzunahmen in wahrnehmbarem Umfang entlang der südwestlichen bzw. nordöstlichen Ortsrandbebauung auftreten werden, können dort diese Werte eingehalten werden.

Für die Erholungsnutzung und das Wohnumfeld ist insbesondere das Tal der Dürnach nördlich von Ringschnait von Bedeutung, welches durch eine nördliche Umfahrung in erheblichem Umfang zusätzlichem Lärm ausgesetzt sein wird. Obwohl die südliche Umfahrung quantitativ größere Flächen verlärmte, sieht die höhere Raumordnungsbehörde mit den Ausführungen in der UVP hier bessere Chancen, weitere Lärmschutzmaßnahmen umzusetzen.

Im Hinblick auf den Schutz des Menschen und seines Wohnumfeldes stellt sich im Abschnitt **Edenbachen** die Nordumfahrung insgesamt betrachtet günstiger dar. Sie vermag mehr Verkehr auf dieser Trasse zu bündeln und bedingt daher eine höhere Verkehrsentlastung für die OD als die Südumfahrung. Im Verfahren unwidersprochen sind die Bereiche südwestlich von Edenbachen mit ihrer engen funktionalen Zuordnung zu bestehenden und geplanten Wohnbereichen und der offenen Landschaft für die Erholungsnutzung von sehr hoher Bedeutung. Die höhere Raumordnungsbehörde teilt deshalb die Einschätzung des Gutachters, dass sich die Variante A als Nordumfahrung von Edenbachen als die günstigere Variante für das Schutzgut darstellt.

Vor allem im Hinblick auf die Entlastungswirkung für die OD Erlenmoos stellen sich die Varianten ohne Rückführung im Abschnitt **Ochsenhausen bis Edenbachen** als günstiger dar. Bei diesen Varianten können die Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV ganztags in Erlenmoos eingehalten werden. Nachdem auch für die OD Ochsenhausen und Goppertshofen keine gravierenden Nachteile im Hinblick auf die Lärmsituation durch die Frage der Rückführung auf die bestehende B 312 entstehen, kann aus raumordnerischer Sicht festgestellt werden, dass im Hinblick auf die Lärmbelastung die abgesetzten Varianten günstiger sind als die Varianten mit Rückführung.

Mit der Einschätzung des Vorhabenträgers geht auch die höhere Raumordnungsbehörde davon aus, dass die Variante H5 für das Schutzgut Mensch günstiger ist als Variante D3. Obwohl in der OD Ochsenhausen bei Variante H5 mehr Verkehr verbleibt, wirkt sich dies lärmmäßig nicht hörbar aus. Wohl aber ist eine Entlastung der OD Goppertshofen möglich, wo die Lärmwerte bei H5 (wenigstens) im Bereich der Lärmsanierungswerte gehalten werden können und gegenüber dem Prognosenullfall eine Verbesserung erreicht wird. Auch im Hinblick auf die im FNP Ochsenhausen-Erlenmoos dargestellten Wohnbauflächenkonzentration im Bereich Siechberg stellt sich Variante H5 als günstiger dar.

Auch im Hinblick auf die Erholungsnutzung stellt sich Variante H5 als günstigste Lösung dar. Der nördlich an Ochsenhausen angrenzende, topographisch sehr bewegte Freiraum mit seiner Naherholungsfunktion für die Kernstadt und die Wohnbauflächen am Siechberg wird geschont. Auf dem gesamten Streckenzug kann die Naherholungsfunktion der funktionell zugeordneten Orte und Ortsteile verbessert werden, da die abgesetzte Führung Bereiche betrifft, die aufgrund ihrer Entfernung zu den Ortslagen insbesondere für die wohnortnahe Erholung eine geringere Rolle spielen.

Durch Verkehrsverlagerungen im nachgeordneten Netz werden insbesondere die OD von **Laubach** und im weiteren Verlauf von Edelbeuren und Erolzheim eine höhere Verkehrsbelastung und damit eine Steigerung der Immissionswerte von - je nach Variante - bis zu 9 dB(A) (in Laubach) zu erwarten haben. Die Unterschiede zwischen den Varianten sind nach den Auswertungen in der Unterlage L1, Blatt 25, eher gering, jedoch ist die Verkehrszunahme und damit die Trennwirkung der OD bei H5 am geringsten. Maßgeblich wird jedoch sein, dass durch verkehrliche Maßnahmen die Verkehrsverlagerungen, die zu einer Steigerung des Verkehrs auf der K 7511 Richtung Erolzheim führen, auf ein möglichst geringes Maß reduziert werden. In den Unterlagen werden dazu Vorschläge gemacht, die im weiteren Verfahren zu prüfen sind.

Zur Wirksamkeit der Straßenführung und damit Reduktion der Lärmbelastung in der OD Ochsenhausen und zur Verringerung der Belastung in Erlenmoos ist die in den Unterlagen dargestellte Anbindung der Standorte der Firmen Liebherr und Südpack an die K 7511 und deren Verknüpfung mit der B 312 neu südlich von Laubach aus raumordnerischer Sicht zwingend notwendig. Sie ist Bestandteil der Unterlagen und wird als Bestand vorausgesetzt.

2.3.3 Schutzgut Boden

Bestandsanalyse

Im Untersuchungsraum sind Böden des Hügellandes und der Hänge im Verbreitungsgebiet der Molasse, der Altmoräne und Deckenschotter sowie der Aue und Moore im Alpenvorland verbreitet.

Standorte mit hoher bis sehr hoher Bedeutung für die natürliche Vegetation sind im Untersuchungsraum nur in geringem Umfang vorzufinden. Diese befinden sich insbesondere südlich von Ochsenhausen, in den Niederungsbereichen und in den Tälern und Senken und großflächig im Waldgebiet Reichenbach.

Der Bereich verfügt großflächig über eine mittlere natürliche Bodenfruchtbarkeit. Bereiche mit hoher oder sehr hoher natürlicher Bodenfruchtbarkeit sind nördlich Ringschnait, westlich des Gewerbegebiets Längenmoos, südlich von Eichen und Laubach sowie nördlich und südwestlich von Edenbach vorzufinden.

Bei der Bedeutung des Bodens als Ausgleichskörper im Wasserkreislauf ist von einer mittleren bis hohen Ausgleichsleistung auszugehen. Bereiche mit hoher oder sehr hoher Bedeutung finden sich in den Niederungsbereichen und den Waldgebieten.

Im Untersuchungsraum ist insgesamt von einem mittleren bis hohen Filter- und Puffervermögen der Böden auszugehen mit Bereichen von hoher bis sehr hoher Bedeutung westlich von Ringschnait, im Umfeld von Eichen und im Osten des Untersuchungsraums.

In der Gesamtbetrachtung aller Bodenfunktionen ist von einer mittleren Funktionserfüllung auszugehen, in welchen Bereiche mit hoher Funktionserfüllung vor allem um Ringschnait und in den Niederungen eingelagert sind.

Als Bereiche, die als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte relevant sind wurden ein Geotop, drei Tobel südlich und westlich von Ringschnait sowie die noch schwach ablesbare Haupt-Endmoräne der Riß I - Eiszeit sowie vereinzelt noch vorkommende Moorböden identifiziert. Weiterhin ist die Dauerbeobachtungsstelle für die Bodenzustandserfassung der FVA im Bernener Wald zu berücksichtigen.

Im Hinblick auf die konkrete Maßnahme sind noch Bereiche mit problematischem Baugrund relevant. In diesen Bereichen kann es zu Rutschungen und kleinräumig

unterschiedlichem Setzungsverhalten kommen. In den Talniederungen kann der Grundwasserflurabstand bauwerksrelevant sein.

Zwischenergebnis Schutzgut Boden

In der Raumordnerischen UVP werden Zustand, Empfindlichkeit und Wirkungen der Maßnahme auf das Schutzgut Boden umfangreich dargelegt. Die höhere Raumordnungsbehörde kommt bei ihrer Prüfung zu keinem anderen Ergebnis. Mit Ausnahme des Hinweises des LGRB auf mögliche ingenieurtechnische Probleme wurden auch in der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit keine Zweifel an den Feststellungen und Bewertungen geäußert. Dieses baubedingte Risiko kann jedoch erst im Rahmen des weiteren Verfahrens bei der detaillierten Planung eingeschätzt bzw. über entsprechende Gutachten geprüft werden. Weder aus den Unterlagen noch aus der Stellungnahme des LGRB ergibt sich, dass die Beschaffenheit des Baugrunds eine oder mehrere Varianten ausschließen würde.

Es bestehen keine Bedenken, dass die Planung unabhängig von der jeweils gewählten Variante mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar ist. Besondere Vor- oder Nachteile einer Variante sind nicht erkennbar.

2.3.4 Schutzgut Wasser

2.3.4.1 Grundwasser und Wasserwirtschaft

Bestandsanalyse

Im Untersuchungsraum kommen folgende hydrogeologische Einheiten vor:

- Porengrundwasserleitung unterschiedlicher Wasserführung, z.B. Junge Talfüllungen, Deckenschotter, Reiß-Würm-Komplex, Moränensedimente
- Grundwassergeringleiter, z: B. der Oberen Süßwassermolasse.

Die Grundwasserfließrichtung der Porengrundwasserleiter ist in der Regel Richtung Norden. Daneben bestehen nördlich und südlich Ochsenhausen schwach schüttende Quellaustritte.

Im Untersuchungsraum überwiegen Bereiche mit nur vergleichsweise mittlerer bis geringer Bedeutung für die Grundwasserneubildung.

Die Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung ist im Bereich Ringschnait hoch bis sehr hoch, im Bereich Erlenmoos und Edenbachen und in der Talniederung der Rottum hingegen als gering bis sehr gering einzustufen.

Zwischen Erlenmoos im Westen und Edenbachen im Osten erstreckt sich in Nord-Süd-Richtung das großflächige Wasserschutzgebiet (WSG) Gutenzell-Ursprung mit mehreren Quelfassungen, eine davon südöstlich von Edenbachen.

Ziele und Grundsätze der Raumordnung

LEP:

Nach Plansatz 4.3.1 Z ist *„in allen Teilräumen des Landes eine ausreichende Versorgung mit Trink- und Nutzwasser sicherzustellen. Nutzungswürdige Vorkommen sind planerisch zu sichern und sparsam zu bewirtschaften, Trinkwassereinzugsgebiete großräumig zu schützen und für die Versorgung geeignete ortsnahe Vorkommen vorrangig zu nutzen.*

[...]

PS 4.3.2 Z (Grundwasserschutz)

Grundwasser ist als natürliche Ressource flächendeckend vor nachteiliger Beeinflussung zu sichern. Grundwasserempfindliche Gebiete sind durch standortangepasste Nutzungen und weitergehende Auflagen besonders zu schützen. Zur Sicherung des Wasserschatzes ist Grundwasser so zu nutzen, dass seine ökologische Funktion erhalten bleibt und die Neubildung nicht überschritten wird.“

In der Begründung zu diesen Plansätzen wird u.a. ausgeführt:

Zu 4.3.1 (Wasserversorgung)

„Die Trinkwasserversorgung ist unverzichtbarer Bestandteil der Infrastruktur einer modernen Industriegesellschaft. Die bedarfsgerechte Bereitstellung von Trink- und Nutzwasser durch örtliche Wasserversorgungen sowie durch Gruppen- und Fernwasserversorgungen ist Grundlage für Gesundheit, wirtschaftliche Entwicklung und Wohlstand. Die Wasservorkommen des Landes müssen daher zur langfristigen Sicherung der Wasserversorgung sparsam bewirtschaftet und planerisch gesichert werden. Dabei trägt der Vorrang ortsnaher Wasservorkommen wesentlich zu einem verantwortungsvollen Umgang mit dem Wasserschatz bei. Die Wasservorkommen sind als natürliche Lebensgrundlage für künftige Generationen vor Verunreinigungen und anderen nachteiligen Einwirkungen zu schützen, da diese meist lang anhaltende, vielfach sogar irreparable Folgen nach sich ziehen.“

Regionalplan Donau-Iller:

PS B XI 2.1 „Grundwasser sowie die Quellwässer und oberirdischen Gewässer, letztere soweit sie für die öffentliche Wasserversorgung genutzt werden oder geeignet sind, sollen für die langfristige Wasserversorgung geschützt werden. [...]

Anregungen aus der Anhörung

Die **untere Wasserbehörde beim Landratsamt Biberach** weist auf die Vorschriften der Wasserschutzgebietsverordnung und die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten hin (RiStWag). Bei den Varianten D3 und H5 wäre sicherzustellen, dass das bestehen bleibende Teilstück der alten B 312 ebenfalls entsprechend dieser Richtlinien nachgerüstet werde.

Aus Sicht der **höheren Wasserbehörde beim Regierungspräsidium** ist insbesondere der Verlauf im WSG zu betrachten, da Straßenplanungen in WSG ein hohes Gefährdungspotential darstellten. Im Bereich Ochsenhausen und Erlenmoos lasse sich kein deutlicher Vorzug für die Linien D3 oder H5 herleiten, da H5 zwar in Schutzzone III B eingreife, aber in äußerster Randlage. Die abgesetzten Varianten D3 und H5 seien jedoch gegenüber den Rückführungsvarianten D3/C und H5/C deutlich zu bevorzugen, da die Bestandstrasse in ungünstiger Trassierung in Zone III A ohne Schutzmaßnahmen verbleibe, was ein erhebliches Risiko darstelle. Zudem seien bei diesen Varianten zwei Einschnitte vorgesehen, die stark in schützende Deckschichten eingreifen würden. Sollten diese Varianten aus anderen Gründen zum Tragen kommen, wäre eine Nachrüstung des verbleibenden Teilstücks erforderlich. Im Abschnitt Edenbachen sei Variante B anzulehnen, da die Südumfahrung sehr nahe an der Wasserfassung Ursprung vorbeiführe und in Fassungsnahe auch Schutzzone III A als deren unmittelbares Einzugsgebiet durchquere.

Auch das **LGRB** weist auf das WSG Gutenzell-Ursprung hin und stellt fest, dass aus hydrogeologischer Sicht bezüglich der Trinkwasserfassungen im Abschnitt zwischen Erlenmoos und Edenbachen keine der Planungsvarianten klar zu bevorzugen sei. Die Variante Edenbachen B liege zwar näher an Schutzzone II des WSG, jedoch abstromig der zugehörigen Fassung.

Auswirkungen der Trassenvarianten

Als empfindlich gegen Zerschneidung und der Störung ihrer funktionalen Zusammenhänge ebenso wie gegen Flächeninanspruchnahme sind insbesondere die Moore und die Bereiche junger Talfüllungen im Rottumtal anzusehen. Hier ist die Filter- und Pufferfunktion der Böden und damit der Grundwasserüberdeckung gering. In

diesen Bereichen mit oberflächennah anstehendem Grundwasser ist daher auch die Empfindlichkeit gegen Schadstoffeintrag sehr hoch.

Sehr hoch empfindlich sind auch die Schutzzonen II und der Fassungsbereich des WSG. Die Schutzzone III A ist als hoch und die Schutzzone III B als mittel empfindlich einzustufen.

Im Abschnitt **Ringschnait** sind keine grundwasserrelevanten Wirkungen zu erwarten, da Flächen mit hoher Grundwasserüberdeckung bei nur geringer bis mittlerer Empfindlichkeit gegen Schadstoffeintrag betroffen sind.

Bei Variante A im Abschnitt **Edenbachen** werden ca. 2,5 ha in Zone III A des WSG Gutenzell-Ursprung überbaut. Variante B beansprucht 4,5 ha, allerdings deutlich näher an Zone II / II A und dem Fassungsbereich. Auch sind bei Variante B ca. 1,2 ha mehr Flächen mit sehr hoher bis hoher Bedeutung für die Grundwasserneubildung betroffen. Die Betroffenheit von Flächen mit geringer Barrierewirkung, also hoher Empfindlichkeit gegen Schadstoffeintrag ist bei Variante B ebenfalls höher. Allerdings ist in Anbetracht der zu erwartenden Gesamtschadstoffbelastung der Unterschied nicht von entscheidendem Belang.

Im Abschnitt **Ochsenhausen-Erlenmoos-Edenbachen** sind einerseits die differierenden Auswirkungen der beiden abgesetzten Varianten und der beiden Varianten mit Rückführung zwischen Erlenmoos und Edenbachen von Belang und andererseits die unterschiedlichen Auswirkungen der Varianten nördlich und südlich von Gopertshofen.

Die abgesetzten Varianten greifen weniger umfangreich in WSG-Flächen ein als die Varianten mit Rückführung auf die bestehende B 312 und durch die Mitnutzung der Trassenführung nördlich von Edenbachen auch in weniger empfindliche Bereiche. Die Rückführung hingegen erfolgt in Bereiche, die nach Ansicht des Gutachters, aber auch der Wasserbehörden über einen unzulänglichen Querschnitt verfügen und deshalb ein erhöhtes Unfallrisiko aufweisen.

Im Vergleich der beiden abgesetzten Varianten kann festgestellt werden, dass Variante H5 gegenüber Variante D3 in Randlage in größerem Umfang (2 ha) in die WSG-Zone III B ein greift.

Als indirekte Wirkung der Planung ist bei den Varianten mit Rückführung festzustellen, dass voraussichtlich auch ein Ausbau der Bestandstrasse und Anpassung an die Richtlinie für Straßenbau in Wasserschutzgebieten erforderlich werden dürfte.

Zwischenergebnis Grundwasser und Wasserwirtschaft

Der Regionalplan Donau-Iller enthält im Untersuchungsraum keine Festlegung von Wasserschongebieten, welche die nutzungswürdigen Grundwasservorkommen in der Region vor Inanspruchnahme schützen sollen. Diese Einschätzung wird durch die raumordnerische UVP bestätigt, die für den Bereich mit Ausnahme des WSG eine nur mittlere Bedeutung für die aktuelle oder zukünftige Trinkwassergewinnung konstatiert. Trotzdem wird in der Feinplanung dem Schutz des Grundwassers durch entsprechende Maßnahmen Beachtung zu schenken sein. Relevant für die Beurteilung der Planung insgesamt und der verschiedenen Varianten untereinander ist daher in erster Linie die wasserwirtschaftlichen Rahmenbedingungen, also die Auswirkungen auf das WSG Gutenzell-Ursprung.

Im Abschnitt **Ringschnait** ist die Planung mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung in Einklang zu bringen. Besondere Risiken für den Grundwasserschutz bestehen in diesem Abschnitt nicht, relevante Unterschiede der beiden Varianten sind nicht festzustellen.

Für den Abschnitt **Edenbach** ist mit Blick auf die nutzungsorientierten Ziele und Grundsätze der Raumordnung insbesondere die quantitative und qualitative Inanspruchnahme des WSG entscheidend für die Beurteilung. Eine Straßentrasse im WSG ist bei Beachtung der rechtlichen Vorgaben nicht ausgeschlossen, so dass ein grundsätzlicher Konflikt mit dem WSG und mit den raumordnerischen Erfordernissen nicht besteht. Mit der Einschätzung des Gutachters und der Wasserbehörden sieht auch die höhere Raumordnungsbehörde hier eindeutige Vorteile bei Variante A, da diese einen geringeren Flächenanteil beansprucht und einen größeren Abstand zur engeren Schutzzone II und zum Fassungsbereich einhält.

Das oben Gesagte gilt auch für den Abschnitt **Ochsenhausen bis Erlenmoos/Edenbach**. Die Flächeninanspruchnahme im WSG ist bei den Varianten mit Rückführung auf die bestehende B 312 höher als bei den abgesetzten Varianten. Die Varianten D3/C und H5/C benutzen darüber hinaus einen Streckenabschnitt der bestehenden B 312, dessen Querschnitt und Linienführung ungünstig sind und deshalb ein erhöhtes Unfallrisiko bergen. Wie oben ausgeführt, ist zudem die Nutzung der Trasse der Nordumfahrung Edenbach günstiger als eine Trassenführung im Süden.

Durch den größeren Eingriff in Schutzzone III B ist die abgesetzte Variante H5 isoliert betrachtet mit höheren Risiken verbunden als die Variante D3. Zu berücksichtigen ist dabei, dass durch baulich-konstruktive Merkmale den Belangen der Wasserwirtschaft Rechnung getragen werden kann.

Über die gesamte Strecke betrachtet sind alle Varianten mit den Belangen des Grundwasserschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang zu bringen. Allerdings ergeben sich besonders zwischen Ochsenhausen und Edenbachen deutliche Vorteile für die abgesetzten Varianten D3 und H5, zumal zu erwarten ist, dass im Falle der Rückführungsvarianten ein Ausbau des Bestandsabschnitts wohl nicht zu vermeiden wäre.

2.3.4.2 Oberflächengewässer

Bestandsanalyse

Charakteristisch für den Untersuchungsraum sind die in Süd-Nord-Richtung verlaufenden Fließgewässer

- Dürnach (Ringschnait)
- Rottum (Ochsenhausen)
- Laubach (zwischen Erlenmoos und Edenbachen)
- Reichenbach (Edenbachen)

und deren kleinere Nebengewässer, die allesamt dem Flussgebietssystem der Donau zugeordnet sind. Die Wasserführung ist stark niederschlagsabhängig, mit Überschwemmungsereignissen ist zu rechnen.

Insbesondere nördlich von Ringschnait im Dürnachtal sowie westlich und südlich von Ochsenhausen sind kleinere Stillgewässer, in der Regel naturferne Teiche, die zur Fischzucht genutzt werden, zu finden.

Mit Ausnahme des Laubachs, der südlich des Ortsteils Laubach als stark ausgebauter Bachabschnitt kartiert ist, sind die Fließgewässer naturnah bis mäßig ausgebaut. Die Gewässergüte liegt zwischen Stufe I - II (gering belastet) an der Dürnach südlich von Ringschnait und II - III (kritisch belastet) an der Dürnach nördlich von Ringschnait.

Überschwemmungsgebiete⁴³ sind entlang aller größeren Fließgewässer ausgewiesen.

Ziele und Grundsätze der Raumordnung

LEP

PS 4.3.3 G: *„Naturnahe Gewässer sind zu erhalten, ausgebaute Gewässer naturnah zu entwickeln. Durchgängigkeit, Strukturvielfalt sowie ökologisch gute Qualität und Funktionalität der Gewässer und Gewässerrandstreifen sind anzustreben. (...)“.*

PS 4.3.6 Z: *„Zur Sicherung und Rückgewinnung natürlicher Überschwemmungsflächen, zur Risikovorsorge in potenziell überflutungsgefährdeten Bereichen sowie zum Rückhalt des Wassers in seinen Einzugsbereichen sind in den Regionalplänen Gebiete für den vorbeugenden Hochwasserschutz festzulegen.“*

Die Abgrenzung der Gebiete für den vorbeugenden Hochwasserschutz soll sich an einem Bemessungshochwasser mit einem Wiederkehrintervall von 100, am Oberrhein von 200 Jahren orientieren“.

Der **Regionalplan Donau-Iller** trifft in Kapitel B XI - Wasserwirtschaft - folgende Festlegungen:

5. Hochwasserschutz, Gewässerausbau, Abflußregelung

PS 5.1: *„Die natürlichen Überschwemmungsgebiete der Region Donau-Iller sollen als Rückhalteräume soweit wie möglich erhalten werden. Soweit natürliche Rückhalteräume nicht ausreichen, sollen künstliche Rückhaltebecken angelegt werden. Es soll darauf hingewirkt werden, dass in den Überschwemmungsgebieten Nutzungsänderungen, die eine Verstärkung der Bodenerosion und die Abschwemmung von Pflanzennährstoffen erwarten lassen, vermieden werden. Notwendige Gewässerausbauten sollen möglichst naturnah erfolgen“.*

Anregungen aus der Anhörung

Der **Landesbetrieb Gewässer** und die **untere Wasserbehörde beim Landratsamt Biberach** weisen auf die Regelungen des § 65 WG hin und regen an, dass auch für Bereiche, die von einem extremen Hochwasser (HQ_{extrem}) betroffen sind, Vorsorge getroffen wird.

⁴³ Nach § 65 Wassergesetz Baden-Württemberg (WG) gelten als festgesetzte Überschwemmungsgebiete Gebiete, in denen ein Hochwasserereignis statistisch einmal in 100 Jahren zu erwarten ist (HQ₁₀₀). Die zugehörigen Karten haben indes nur deklaratorische Wirkung.

Der **Regionalverband Donau-Iller** weist darauf hin, dass die Variante H5 durch keine Überflutungsflächen bei HQ₁₀₀ oder HQ₅₀ führe.

Auswirkungen der Trassenvarianten

Maßgeblich für die Empfindlichkeit der Oberflächengewässer ist das Rückhaltevermögen der Landschaft und der Vegetation. Hier kommt insbesondere den Wald- und Hochwasserrückhalteflächen eine hohe Bedeutung zu. Auch das Infiltrationsvermögen und die Speicherfähigkeit der Böden ist in diesem Zusammenhang relevant. Im Nahbereich der Gewässer sind die Bereiche, die bei einem hundertjährigen Hochwasser (HQ₁₀₀) überflutet werden, von hoher Bedeutung. Diese Bereiche sind gegenüber Risiken durch Bodenversiegelung, Bodenverdichtung, Störung der funktionalen Zusammenhänge und Reliefänderungen besonders empfindlich.

Für alle Varianten über den gesamten Streckenverlauf gilt, dass die Fließgewässer selbst und ihre Überschwemmungsgebiete ebenso wie die künstlich angelegten Aufstaubereiche z.B. nördlich von Goppertshofen durch Brückenbauwerke überspannt werden. Solange diese ausreichend dimensioniert sind, sind negative Auswirkungen nicht zu befürchten. Mittelbar sind Auswirkungen auf die Fließgewässer durch Schadstoffeintrag möglich, wenn Straßenabwässer unbehandelt in die Gewässer gelangen, z.B. durch Nutzung als Vorflut.

Zwischenergebnis Oberflächengewässer

Konflikte mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung zum Schutz der Gewässer sind nicht erkennbar. Die Gewässer selbst und die zugehörigen HQ₁₀₀-Flächen werden mit Brückenbauwerken überspannt. In der weiteren Planung ist jedoch darauf zu achten, dass diese Bauwerke in ihrer Dimensionierung so ausgelegt sind, dass keine funktionalen Beeinträchtigungen der Gewässer und der Überschwemmungsflächen zu befürchten ist. Auch die Risiken, die sich durch ein extremes Hochwasser ergeben können, sollten in die Planung einfließen.

Die ökologische Aufwertung der im Untersuchungsraum vorhandenen Gewässer und eine Aufwertung ihres Retentionsvermögens kann im Rahmen der Eingriffs- Ausgleichsbilanzierung vorgenommen werden.

Vorrang- oder Vorbehaltsgebiete für den vorbeugenden Hochwasserschutz sind im verbindlichen Regionalplan Donau-Iller nicht enthalten. Von Seiten des Regionalverbands erfolgte auch kein Hinweis, dass dies im Entwurf zur Gesamtfortschreibung vorgesehen sei.

Relevante Unterschiede der Varianten sind auf der gesamten Streckenlänge nicht festzustellen, so dass die Auswahl der konkreten Varianten keinen Einfluss auf den Belang Oberflächengewässer hat.

2.3.5 Schutzgut Klima

Bestandsanalyse

Beim Schutzgut Klima mit seiner Funktion als abiotischer Bestandteil des Ökosystems und Lebensgrundlage des Menschen ist zu unterscheiden zwischen Wirkungsräumen (besiedelte Gebiete) und Ausgleichsräumen (Kaltluftentstehungsgebiete, Frischluftentstehungsgebiete mit zugehörigen Abfluss- bzw. Leitbahnen).

Das Klima im Untersuchungsraum ist gekennzeichnet durch mäßig kühle Temperaturen mit vergleichsweise hohen Temperaturschwankungen und eher überdurchschnittliche Niederschlagsmengen. Vor allem in der Rottum-Niederung und den Flurflächen östlich von Edenbachen besteht eine erhöhte Gefahr von Inversionswetterlagen.

Für das lokale Klima bedeutsame Bereiche sind die Gebiete südlich Ringschnait, um Ochsenhausen und Erlenmoos, südwestlich von Edenbachen, sowie die Waldflächen, insbesondere der Fürstenwald und die Täler der Fließgewässer.

Ziele und Grundsätze der Raumordnung

LEP:

PS 5.1.1 G: *„Die natürlichen Lebensgrundlagen sind zu schützen. Die Naturgüter Boden, Wasser, Luft, Klima sowie die Tier- und Pflanzenwelt sind in Bestand, Regenerationsfähigkeit, Funktion und Zusammenwirken dauerhaft zu sichern oder wiederherzustellen“.*

Auswirkungen der Trassenvarianten

Als Kaltluftentstehungsflächen sind insbesondere die Gebiete südlich Ringschnait, um Ochsenhausen und Erlenmoos sowie südwestlich von Edenbachen relevant und weisen eine hohe Bedeutung auf. Frischluftentstehungsgebiete mit hoher Bedeutung sind die Waldflächen und hier insbesondere der Fürstenwald sowie Waldflächen westlich Laubach und südlich Edenbachen. Als Luftaustauschleitbahnen mit sehr

hoher Bedeutung werden die Täler der Dürnach, der Rottum, des Laubachs und des Reichenbachs ermittelt.

Zwischenergebnis Klima

Unabhängig von der konkreten Trassenauswahl werden die Bachtäler mit Brückenbauwerken überspannt. Um die Luftabflüsse nicht zu beeinträchtigen, sind diese in entsprechender Dimensionierung herzustellen. Insofern sieht die höhere Raumordnungsbehörde mit den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren keinen Konflikt mit Grundsätzen der Raumordnung.

Allerdings ist als kumulative Maßnahme die Absicht der Stadt Biberach zu beachten, südlich von Ringschnait eine Hochwasserrückhalteeinrichtung zu erstellen. Da diese nach Kenntnis der Raumordnungsbehörde über die Errichtung eines Dammbauwerks realisiert werden soll, sind im weiteren Verfahren die kumulierenden Auswirkungen beider Planungen zu berücksichtigen und eine entsprechende Abstimmung vorzunehmen.

2.3.6 Schutzgut Pflanzen und Tiere

Bestandsanalyse

Im Untersuchungsraum sind folgende geschützte Flächen ausgewiesen:

Landschaftsschutzgebiete

- Nadelwald am Heselsberg (Nr. 4.26.006 vom 24.11.1066)
- Bellamonter Rottum mit Krumbachhang (Nr. 4.26.043 vom 19.03.1999)
- Iller-Rottal (Nr. 4.26.007 vom 25.05.1971)

Naturdenkmal/Einzelgebilde

- Fürstenallee (Nr. 4269013000-027 vom 14.05.1993)
- 2 Eichen (Nr. 4269013000-0056 vom 14.05.1993)

Natura 2000

- Rot, Bellamonter Rottum und Dürnach (Nr. DE 7825-311 vom 31.05.2015)

Daneben sind noch eine Reihe von FFH-Lebensraumtypen, gesetzlich geschützte Biotop im Offenland gem. § 32 NatSchG Baden-Württemberg, Biotopschutzwald

nach § 30 LWaldG, gesetzlich geschützte Biotope Offenland und Wald sowie ein Schonwald nach § 32 LWaldG kartiert.

Die im Untersuchungsraum vorkommenden Biotopstrukturen, die besonderen Vorkommen von Farn- und Samenpflanzen und die Fauna wird in den Unterlagen ausführlich beschrieben. Auf diese Ausführungen kann an dieser Stelle verwiesen werden.

Ziele und Grundsätze der Raumordnung

Nach § 2 Abs. 2 Nr. 6 **ROG** ist *„der Raum ist in seiner Bedeutung für die Funktionsfähigkeit der Böden, des Wasserhaushalts, der Tier- und Pflanzenwelt sowie des Klimas einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen zu entwickeln, zu sichern oder, soweit erforderlich, möglich und angemessen, wiederherzustellen. Bei der Gestaltung räumlicher Nutzungen sind Naturgüter sparsam und schonend in Anspruch zu nehmen; Grundwasservorkommen und die biologische Vielfalt sind zu schützen. [...] Beeinträchtigungen des Naturhaushalts sind auszugleichen, den Erfordernissen des Biotopverbundes ist Rechnung zu tragen“*.

Nach dem **LEP** sind *„die natürlichen Lebensgrundlagen dauerhaft zu sichern. Die Naturgüter [...] sowie die Tier- und Pflanzenwelt sind zu bewahren [...]. Dazu sind die Nutzung von Freiräumen für Siedlungen, Verkehrswege und Infrastruktureinrichtungen durch Konzentration, Bündelung, Ausbau vor Neubau sowie Wiedernutzung von Brachflächen auf das für die weitere Entwicklung notwendige Maß zu begrenzen, Beeinträchtigungen ökologischer Funktionen zu minimieren und nachteilige Folgen nicht vermeidbarer Eingriffe auszugleichen“* (PS 1.9 G). *„Zum Schutz der ökologischen Ressourcen, [...] sind ausreichend Freiräume zu sichern“* (PS 5.1.1 Z).

Anregungen aus der Anhörung

Der **Naturschutzbeauftragte des Landkreises Biberach für den Raum Ringschnait** weist darauf hin, dass das Biotopverbundsystem bei der Variante A im Abschnitt Ringschnait stärker beeinträchtigt werde und in der Feinplanung entsprechende Maßnahmen ergriffen werden müssten.

Der **Naturschutzbeauftragte des Landkreises Biberach für den Raum Ochsenhausen - Erlenmoos** führt aus, dass die abgesetzte Umfahrung Edenbachen im Zuge der Variante H5 einen erheblich stärkeren Eingriff in das unberührte Reichenbachtal in einem höchst sensiblen ökologischen Abschnitt (Artenschutz) zur Folge habe. Eine Aufweitung der Bestandstrasse bei Linie H5/C verursache einen deutlich

geringeren Eingriff in Natur und Landschaft. Mit Variante H5 entstünden umfangreichere artenschutzrechtliche Konflikte. Dass Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung im Laubach- und Reichenbachtal erfolgreich verlaufen, sei nicht gewährleistet.

Die **höhere Naturschutzbehörde** verweist auf mögliche artenschutzrechtliche Konflikte bei allen Varianten.

Die **untere Naturschutzbehörde beim Landratsamt Biberach** führt aus, dass sie den Ausführungen in den Unterlagen zustimmen könne, „sofern

- *in Kreuzungspunkten der Planung mit Gewässern oder dem Korridor des Generalwildwegeplans Brücken, Durchlässe oder Grünbrücken eingerichtet werden (§ 22 NatSchG BW),*
- *die landesweite Biotopverbundplanung beachtet wird (§ 21 BNatSchG, § 22 NatSchG BW),*
- *Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen für die Feldlerche v. a. nördlich Goppertshofen geplant werden (§ 44 BNatSchG),*
- *ausreichende Abstände zu Schwarzstorchhorsten eingehalten werden (§ 44 BNatSchG),*
- *nicht mehr notwendige, alte Straßenbereiche der B 312 zurückgebaut werden (§ 1 Abs.3 Nr.2 und § 1 Abs.5 Satz 2 BNatSchG),*
- *[...].*

Seitens der **unteren Wasserbehörde** erfolgt der Hinweis, dass sich einige der betroffenen Gewässer derzeit in einem begradigten Zustand befänden. Es werde daher empfohlen, im Zuge der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung auf eine Aufwertung der Strukturen hinzuwirken und durch naturnahe Umgestaltung die mit der Begradigung einhergehende erhöhte Hochwassergefahr zu verringern und neue Lebensräume für Pflanzen und Tiere zu schaffen. Auf die Gewässerentwicklungspläne der Stadt Ochsenhausen und der Gemeinde Erlenmoos wird hingewiesen.

Für den Bereich Ringschnait betont der **NABU**, dass bei der Detailplanung unbedingt darauf zu achten sei, durch ausreichend dimensionierte Brückenbauwerke und angepasste Trassenwahl den Biotopverbund nicht nachteilig zu beeinträchtigen bzw. zu verbessern. Bei der nördlichen Umfahrung von Edenbachen im Zuge der Variante H5 komme es darauf an, die im Rahmen der baulichen Maßnahmen anfallenden ökologischen Ausgleichsmaßnahmen möglichst direkt vor Ort in eine Verbesserung des räumlichen Biotopverbunds zu investieren. Auch bei der Trassierung Ochsenhau-

sen/Erlenmoos sei eine Querung feuchter Standorte mit Brückenbauwerken vorgesehen. Da bei der Trassierung Kernflächen/Kernräume betroffen seien, müsse in der Bauphase besonders sensibel vorgegangen werden und Ausgleichsflächen möglichst vor Ort dem Biotopverbund zugute kommen.

In seiner Antwort auf die Stellungnahmen führt der **Vorhabenträger** aus, dass die Anforderungen an den Biotopverbund in der weiteren Detailplanung berücksichtigt werden könnten. Die Aufwertung der Gewässer im Zusammenhang mit der Realisierung funktionsübergreifender Kompensationsmaßnahmen werde geprüft. Die Umsetzung der Gewässerentwicklungskonzepte werde wenn möglich unterstützt. Ein Wildtierkorridor sei von der Planung nicht betroffen, die Kreuzungsbereiche mit Fließgewässern würden durch ausreichend dimensionierte Brückenbauwerke überspannt. Der landesweite Biotopverbundplan werde beachtet; wo dies nicht möglich sei, werde der Eingriff minimiert oder kompensiert. Für die Vorkommen der Feldlerche nördlich von Goppertshofen würden vorgezogene funktionserhaltende Maßnahmen vorgesehen. Schwarzstorchhorste seien im Untersuchungsraum nicht vorhanden. Ein Rückbau finde bei Realisierung der Variante H5 im größtmöglichen Umfang statt.

Auswirkungen der Trassenvarianten

Aus den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren ergibt sich nachvollziehbar, dass insbesondere die im Untersuchungsraum vorhandenen Wälder im Hinblick auf die Biototypen hohe bis sehr hohe Empfindlichkeiten gegen Flächeninanspruchnahme und Zerschneidung aufweisen, während die Offenlandflächen eher über geringe Empfindlichkeiten verfügen. Aus botanisch-landschaftskundlicher Sicht sind insbesondere die Täler von Laubach nördlich der B 312, Bellamonter und Steinhäuser Rottum südlich von Ochsenhausen von sehr hoher, die übrigen Täler von hoher Bedeutung und Empfindlichkeit. Für die Fauna von überregionaler Bedeutung und entsprechend hoher Empfindlichkeit gegenüber Flächeninanspruchnahme und Zerschneidung funktionaler Zusammenhänge ist der Bereich innerhalb eines 5 km-Radius um bekannte Wochenstubenquartiere der vom Aussterben bedrohten Großen Bartfledermaus mit den strukturreichen Fließgewässerabschnitten und Feucht- und Nasswäldern. Von regionaler Bedeutung sind insbesondere die Waldflächen und die Täler von Dürnach, Rottum, Laubach und Reichenbach und den dort befindlichen Flugstraßen der Großen Bartfledermaus.

Die Bedeutung der Talräume und hier insbesondere der Bellamonter und Steinhäuser Rottum südlich von Ochsenhausen, des Laubach- und des Dürnachtals nördlich von Ringschnait spiegelt sich auch in den Schwerpunkträumen der Biotopverbund-

planung des Regionalverbands Donau-Iller im Zuge der Regionalplanfortschreibung. Als Schwerpunkträume 1. Priorität wurden die Täler von Dürnach nördlich Ringschnait, Bellamoner Rottum südlich Ochsenhausen, Laubach zwischen der Grenze des Untersuchungsraums im Süden bis südlich Laubach identifiziert. Schwerpunkträume 2. Priorität liegen in den übrigen Talräumen sowie nordöstlich von Ochsenhausen und südlich von Ringschnait.

Im Bereich **Ringschnait** werden Biotopverbundflächen und Schwerpunkträume 2. Priorität bei beiden Varianten durchschnitten, wobei nach den Angaben in den Unterlagen die Durchschneidung bei Variante A geringer und eher im Randbereich gelegen ist. Variante B betrifft auch einen Schwerpunktraum 1. Priorität nach dem Biotopverbundkonzept des Regionalverbands Donau-Iller. Variante B betrifft zudem einen zusammenhängenden Lebensraum für Großsäuger. Zerschneidungswirkungen im Bereich des Dürnachtals werden durch großzügige Brückenbauwerke gemindert. Im Hinblick auf mögliche Konflikte mit Natura 2000 - Gebieten, FFH-Lebensraumtypen und geschützten Arten sind bei Variante B Konflikte mit dem FFH-Gebiet Nr. 7825-311 Rot, Bellamoner Rottum und Dürnach ebenso zu erwarten wie Konflikte mit artenschutzrechtlichen Anforderungen, da Flugrouten der Großen Bartfledermaus tangiert werden.

Beide Varianten führen im Abschnitt **Edenbachen** durch Flächen des Biotopverbundkonzepts des Regionalverbands Donau-Iller, wobei bei Variante B auch Kernflächen des Biotopverbundsystems der LUBW betroffen sind. Zu berücksichtigen ist, dass die Konflikte durch entsprechend dimensionierte Brücken gemindert werden können. Flächen mit hoher Bedeutung als Lebensraum für die Fauna sind bei Variante B in größerem Umfang betroffen, allerdings mit geringerer Intensität als bei der Nordumfahrung. Maßgeblich sind hier insbesondere die Flugstraßen der Großen Bartfledermaus, die bei beiden Varianten betroffen sind.

Nachdem eine Südumfahrung von Ochsenhausen bereits im Vorfeld aufgrund naturschutzfachlicher Restriktionen ausgeschlossen wurde, sind im Abschnitt **Ochsenhausen bis Edenbachen** Schwerpunkträume der 2. Priorität, im Bereich der Querung des Laubachtals durch ein Brückenbauwerk auch der 1. Priorität betroffen. Kernflächen des Biotopverbundes werden nicht berührt. Ebenso sind unabhängig von der Variante keine Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets zu erwarten. Bei jeder Variante sind artenschutzrechtliche Konflikte gegeben, die jedoch nach der Einschätzung der Gutachter lösbar sind. Hervorzuheben sind hier wieder insbesondere die Flugstraßen der Großen Bartfledermaus und Vorkommen der Schleiereule südlich

Edenbachen. Unwidersprochen schätzen die Gutachten im Bereich Ochsenhausen die Variante D3 aufgrund der Beeinträchtigung der Großen Bartfledermaus als ungünstiger ein als die Linienführung nördlich von Goppertshofen. Hingegen werden die Rückführungsvarianten trotz höherer Beeinträchtigungen von Lebensräumen der Feldlerche als günstiger angesehen. Im Hinblick auf die Inanspruchnahme von Flächen mit unterschiedlich bewerteten Lebensraumfunktionen für die Fauna generieren die Varianten H5 und H5/C größere Risiken als die Varianten D3 und D3/C. Im Bereich Edenbachen werden Vorteile für die ortsnahen Varianten A und B gegenüber der ortsfernen Linienführung im Zuge der Varianten D3 und H5 gesehen.

Zwischenergebnis Tiere und Pflanzen

Nachdem ein maßgebliches Ziel der Maßnahme ist, die Ortsdurchfahrten entlang der B 312 zu entlasten, ist eine Neuinanspruchnahme von Fläche mit entsprechenden anlage- und betriebsbedingten Trenn- und Zerschneidungswirkungen für Flora und Fauna nicht zu vermeiden. Da bei allen Varianten nach derzeitigem Planungsstand davon ausgegangen werden kann, dass die Konflikte lösbar bzw. ausgleichbar sind können auf dieser Planungsebene nur für bestimmte Abschnitte klare Prioritäten für eine Variante herausgelesen werden. Dies gilt insbesondere für den Abschnitt **Ringschnait**, bei welchem die Südumfahrung sowohl im Hinblick auf den Biotopverbund als auch die Betroffenheit von Gebieten gemeinschaftlicher Bedeutung eindeutig zu bevorzugen ist. Auch werden bei dieser Variante Flugstraßen der vom Aussterben bedrohten Großen Bartfledermaus wohl nicht berührt. Zwischen **Ochsenhausen und Edenbachen** stellen sich die Varianten mit Rückführung auf die B 312 (D3/C und H5/C) aufgrund ihres geringeren Eingriffs in Lebensräume mit hoher Bedeutung für die Fauna und ihrem geringeren Anteil an Neubaustrecke bzw. Flächenbedarf als günstiger dar, ohne dass relevante Unterschiede zu den abgesetzten Trassierungen erkennbar wären. Dies ist vor allem dadurch bedingt, dass die kritischen Bereiche - die Täler der Fließgewässer - durch Brückenbauwerke gequert werden, die bei ausreichender Dimensionierung eine Durchlässigkeit weiterhin gewährleisten. Die Talräume der Fließgewässer können deshalb bei allen Varianten als ortsnahe Ausgleichsräume dienen. Ziel dabei sollte sein, diese ökologisch wertvollen, zum Teil aber verarmten Bereiche aufwerten und den Biotopverbund stärken.

Im Hinblick auf das o.a. Ziel der Raumordnung, welches als Instrument zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen dem Ausbau vorhandener Verkehrsinfrastruktur Vorrang vor einem Neubau einräumt und weil auch bei einem Rückbau der B 312 alt eine Straße mit ihren Auswirkungen verbleiben wird, sind unter dem Aspekt Tiere und Pflanzen die Varianten mit Rückführung als günstiger anzusehen.

2.3.7 Schutzgut Landschaft und Landschaftsbild

Unter Landschaftsbild wird in Geographie und Raumplanung das gesamte vom Menschen wahrnehmbare Erscheinungsbild einer Landschaft verstanden. Es wird, genau wie das Ortsbild im weitestgehend bebauten Gebiet, sowohl durch Natur wie auch durch Kultur geprägt. Dabei umfasst der Begriff in der Regel nur die visuell wahrnehmbaren Aspekte von Natur und Landschaft. Die einzelnen Elemente des Landschaftsbildes können weitgehend natürlichen Ursprungs sein, wie die Topographie insgesamt, Geländeformationen oder die Gewässer, durch menschliche Tätigkeit beeinflusst, wie Hecken oder Anpflanzungen, oder komplett anthropogen, wie Windmühlen oder Scheunen. Da zur Wahrnehmung immer ein wahrnehmendes Subjekt, also ein Mensch, notwendig ist, wird das Landschaftsbild von jedem individuell wahrgenommen und gewertet.⁴⁴

Zur Beurteilung des subjektiv wahrnehmbaren Schutzguts Landschaft/Landschaftsbild muss daher auf beschreib- und gegebenenfalls quantifizierbare Merkmale zurückgegriffen werden.

Bestandsanalyse

Der Untersuchungsraum erstreckt sich auf zwei naturräumliche Haupteinheiten. Im westlichen Teil sind dies die „Riss-Aitrach-Platten“ als Teil der oberschwäbischen Altmoränenlandschaft. Der östliche Teil ist dem Naturraum „Holzstöcke“ zuzurechnen, die zur Schotterterrassenlandschaft zwischen Iller- und Rißtal gehören.

Landschaftsräume mit sehr hoher Landschaftsbildqualität sind die in Süd-Nord-Richtung verlaufenden Tallandschaften von Dürnach, Rottum, Laubach und Reichenbach, die Bereiche südlich von Ochsenhausen (Feldflur, Tal der Rottum, Fürstenwald) sowie die Waldgebiete Wildbuch und Brenntenghau nördlich und östlich von Edenbach. Eine vergleichsweise mittlere Bedeutung für das Landschaftsbild haben die strukturarmen und landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen, wie sie vor allem westlich und östlich von Ringschnait sowie zwischen Erlenmoos und Edenbach zu finden sind.

Ziele und Grundsätze der Raumordnung

Nach dem Leitbild der räumlichen Entwicklung des **LEP** ist *„die Landschaft in ihrer Vielfalt und Eigenart zu schützen und weiterzuentwickeln. Für den Naturhaushalt und*

⁴⁴ <https://de.wikipedia.org/wiki/Landschaftsbild>

das Landschaftsbild bedeutsame Freiräume sind zu sichern und zu einem großräumigen Freiraumverbund zu entwickeln“ (PS 1.9 G).

Der **Regionalplan Donau - Iller** legt fest, dass *„bei der weiteren Entwicklung der Region auf die natürlichen Lebensgrundlagen und auf das jeweils charakteristische Landschaftsbild in den einzelnen Teilräumen der Region verstärkt Rücksicht genommen werden soll“ (PS A I 3).* *„Flächennutzungen mit wesentlichen Eingriffen in [...] das charakteristische Landschaftsbild der Region sollen möglichst vermieden werden“ (PS B I 1.1).* *„Besonders exponierte und weithin einsehbare Landschaftsteile wie landschaftsbestimmende Höhenrücken, Kuppen und die Hanglagen der die Landschaft der Region prägenden Flusstäler sollen grundsätzlich von einer Bebauung freigehalten werden“ (PS B II 1.4).*

Anregungen aus der Anhörung

Der vom Vorhabenträger präferierten Variante kann aus Sicht der **unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Biberach** unter anderem dann zugestimmt werden, wenn dem Landschaftsbild im Bereich des LSG Iller-Rottal besondere Beachtung geschenkt wird.

Der **Naturschutzbeauftragte des Landkreises Biberach für den Bereich Ochsenhausen bis Edenbachen** weist darauf hin, dass der bestehende Übergang der B 312 über den Laubach gut in die Landschaftsstruktur eingebunden sei. Eine Aufweitung und Integration eines begleitenden Gemeindeverbindungsweges verursache einen deutlich geringeren Eingriff im Vergleich zur abgesetzten Variante H5.

Aus Sicht des **Naturschutzbeauftragte des Landkreises Biberach für den Bereich Ringschnait** ist das Tal der Dürnach nördlich von Ringschnait landschaftlich sehr reizvoll und müsse geschont werden. Das erforderliche Brückenbauwerk wirke an dieser Stelle landschaftlich erheblich einschneidend.

Der **Vorhabenträger** sagt im Hinblick auf das Landschaftsbild im LSG zu, die Trassenführung landschaftsgestalterisch zu optimieren, wobei die Belange des Naturschutzes zu beachten sind (z.B. Kulissenwirkung).

Auswirkungen der Trassenvarianten

Allgemein gilt, dass die Bereiche mit hoher oder sehr hoher Landschaftsbildqualität sehr empfindlich sind gegenüber Flächeninanspruchnahme, Zerschneidung/Störung funktionaler Zusammenhänge sowie Verlärmung und Immissionseintrag. Dies sind

konkret die größeren Täler, die Waldgebiete sowie die abwechslungsreicheren Acker- und Wiesengebiete.

Im Abschnitt **Ringschnait** konstatiert der Vorhabenträger, dass die anlagebedingten Auswirkungen bei der Nordumfahrung aufgrund der Betroffenheit des sehr hochwertigen Talzugs der Dürnach mit seiner sehr hohen Landschaftsbildqualität höher sind als bei der südlichen Umfahrung.

Im Bereich **Edenbachen** werden anlagebedingt bei der Querung des Reichenbachtals mit Variante A Bereiche mit sehr hoher Landschaftsbildqualität und nordöstlich mit hoher Empfindlichkeit/Landschaftsbildqualität im LSG und im landschaftlichen Vorbehaltsgebiet in Anspruch genommen. Dies korrespondiert auch mit den Bereichen, die durch Verlärmung in ihrer Qualität beeinträchtigt werden. Auch bei der südlichen Umfahrung wird mit dem Reichenbachtal ein Bereich mit sehr hoher Empfindlichkeit berührt, während der Großteil der übrigen Streckenführung durch Bereiche mit nur mittlerer Landschaftsbildqualität verläuft.

Im Abschnitt **Ochsenhausen bis Edenbachen** sind bei Variante D3/D3/C Bereiche mit sehr hoher Landschaftsbildqualität im Talzug westlich der Rottum betroffen, wo die Trasse im Bereich Burghalde die Museumsbahn und das Tal quert. Dies gilt auch für die Variante H5/H5/C, allerdings in deutlich reduziertem Umfang. Sowohl die Varianten mit Rückführung als auch die abgesetzten Varianten sind mit Eingriffen in das LSG Iller-Rottal und dem damit verbundenen Schutz der Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft verbunden. Wie oben⁴⁵ ausgeführt, sind unter Berücksichtigung der Rückbaustrecken die abgesetzten Varianten quantitativ mit geringeren Eingriffen verbunden als die Varianten mit Rückführung auf die B 312 alt.

Zwischenergebnis Landschaft und Landschaftsbild

Eine zweispurige Bundesstraße mit abschnittsweiser Überholspur wird das Landschaftsbild immer technisch überprägen und verändern. Aus Sicht der höheren Raumordnungsbehörde ist daher das Augenmerk insbesondere auf die Bereiche mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild zu richten. Dies sind zum einen die Talquerungsbereiche und zum anderen die Flächen im Landschaftsschutzgebiet.

Wie der Vorhabenträger ausführt, soll das Landschaftsbild durch die Brückenbauwerke geschont werden, da diese die Blickbeziehungen nicht unterbrechen. Dem kann die höhere Raumordnungsbehörde nur bedingt folgen, da insbesondere groß

⁴⁵ Kapitel 2.2.3.2

dimensionierte Brückenbauwerke wie sie hier aus Gründen des Biotop-, Arten- und Gewässerschutzes erforderlich werden, immer eine deutliche Veränderung und technische Überprägung der bisher wahrgenommenen Landschaft zur Folge haben werden.

In Übereinstimmung mit dem Vorhabenträger und dem Naturschutzbeauftragten kommt die höhere Raumordnungsbehörde zum Ergebnis, dass im Abschnitt **Ringschnait** der Variante A unter dem Aspekt Landschaftsschutz der Vorrang einzuräumen ist, da die nördliche Umfahrung mit ihrem erforderlichen Brückenbauwerk umfangreicher in Bereichen erfolgt, die landschaftlich eine besondere Bedeutung aufweisen.

Alle Varianten queren im Abschnitt **Edenbachen** das Reichenbachtal als landschaftlich sensibler Bereich. Ein Eingriff in das Schutzgut ist daher nicht zu vermeiden, sollte jedoch so verträglich wie möglich gestaltet werden. Da die Südumfahrung in geringerem Umfang Bereiche mit hoher Bedeutung in Anspruch nimmt, ist diese unter dem Belang Landschaft günstiger zu bewerten.

Zwischen **Ochsenhausen und Edenbachen** unterscheiden sich die landschaftlichen Auswirkungen der vier möglichen Varianten nur geringfügig. Auch hier wird es in den weiteren Verfahren darauf ankommen, die Trasse unter Beachtung der Erfordernisse des Arten- und Biotopschutzes so landschaftsbildverträglich wie nur möglich zu gestalten.

2.3.8 Kultur- und Sachgüter

Unter dem Stichwort Kultur- und Sachgüter sind

- durch den Menschen im Zuge der „Inkulturnahme“ geschaffene Einzelobjekte oder Strukturen der freien Landschaft,
- bauliche Einzelobjekte bzw. Siedlungsstrukturen und
- sich bedingende, ergänzende bzw. zusammengehörende Ensembles von Landschafts- und Siedlungsstrukturen

zu berücksichtigen.

Maßgeblich für die Kulturgüter sind daher

- Kulturdenkmale: Bau- und Kunstdenkmale, Bodendenkmale der Vor- und Frühgeschichte sowie der Mittelalterarchäologie

- Kulturhistorisch interessante Landschaften oder Landschaftsteile.

Unter dem Begriff Sachgüter sind diejenigen raumbezogenen Nutzungsansprüche anzusprechen, auf welche das Vorhaben möglicherweise negative ökonomische Folgen haben kann. Angesprochen sind dabei insbesondere land- und forstwirtschaftliche Flächen, potentielle Rohstofflagerstätten, Einrichtungen der Infrastruktur wie Strom- und Gasleitungen u.ä.. Auf der Ebene der Raumordnung sind ökonomische Auswirkungen auf einzelne Flächen noch nicht von Belang, da nur Trassenkorridore beurteilt werden, die exakte Straßenführung jedoch noch nicht feststeht. Die fachliche Eignung der Flächen für bestimmte Raumnutzungen wurden in den vorangehenden Kapiteln behandelt, so dass auf Ebene der Raumordnung das Thema Sachgüter über die Ausführungen in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren hinaus nicht weiter vertieft werden muss.

Bestandsanalyse

Im Untersuchungsraum ist eine Vielzahl an Bau- und Kunstdenkmälern, Bodendenkmälern der Vor- und Frühgeschichte, der Mittelalterarchäologie sowie an Kleindenkmälern gelistet. Als auch in regionalplanerischer Hinsicht⁴⁶ herausragende Objekte im Wirkungsbereich der Trassenvarianten sind das Kloster Ochsenhausen⁴⁷ und die Museumseisenbahn „Öchslebahn“ zu erwähnen. Weitere vom Regionalverband Donau-Iller als regionalplanerisch relevant angesehene Bau- und Kunstdenkmale sind die Katholische Kirche St. Urban mit Pfarrhaus und das Schlösschen in Reinstetten. Für die Trassenplanung von Relevanz sind weiterhin das Spital Goldbach mit Kapelle sowie die vermutete ehemalige Römerstraße im Zuge des Laubacher Weges zwischen Ochsenhausen und Laubach.

Ziele und Grundsätze der Raumordnung

Nach § 2 Abs. 2 Nr. 5 **ROG** sind *„Kulturlandschaften zu erhalten und zu entwickeln. Historisch geprägte und gewachsene Kulturlandschaften sind in ihren prägenden Merkmalen und mit ihren Kultur- und Naturdenkmälern sowie dem UNESCO-Kultur- und Naturerbe der Welt zu erhalten“*.

Im Leitbild der räumlichen Entwicklung postuliert der **LEP** in PS 1.4 G, dass *„Kulturdenkmal als prägende Elemente der Lebensumwelt und Kulturlandschaft zu erhalten“* sind.

⁴⁶ Regionalverband Donau-Iller: Kulturlandschaften und für die Regionalplanung bedeutsame Denkmale in der Region Donau-Iller; Ulm 2015

⁴⁷ Überwiegend Denkmal mit besonderer Bedeutung nach § 28 Denkmalschutzgesetz Baden-Württemberg

Der **Regionalplan Donau - Iller** trifft in Kapitel B VI 2 folgende Regelungen:

PS 2.1.1: *„Die Baudenkmäler in der Region Donau-Iller sollen geschützt und gepflegt werden“.*

PS 2.1.2: *„Die künstlerisch und historisch wertvollen Ortskerne in der Region sollen als Ganzes erhalten und, soweit erforderlich, saniert werden“.*

PS 2.1.3: *„Ortslagen und Gebäude in landschaftstypischen Bauweisen sollen erhalten werden.“*

PS 2.1.4: *„Die Bodendenkmäler in der Region sollen geschützt und gepflegt werden, insbesondere die vor- und frühgeschichtlichen Wallanlagen und mittelalterlichen Burgställe in den Talrändern der Flüsse, die Kastelle und erhaltenen Teilstücke römischer Fernstraßen“.*

Begründung zu 2.1.1 bis 2.1.5:

„Die Region Donau-Iller verfügt über zahlreiche Bau- und Bodendenkmäler. Sie tragen zusammen mit der Landschaft zum charakteristischen Bild dieser Region bei. Ihre Erhaltung und Pflege ist nicht allein unter dem Gesichtspunkt des Denkmalschutzes zu sehen, sondern hat auch große Bedeutung für die Attraktivität der Region besonders im Hinblick auf Freizeit und Erholung und den Fremdenverkehr.

[...]

Aufgabe des Denkmalschutzes in der Region Donau-Iller ist es, neben einzelnen Denkmälern wie den Klosteranlagen in Roggenburg und Edelstetten oder der Synagoge in Ichenhausen auch Denkmalgruppen (Ensembles) zu erhalten. Hierbei handelt es sich fast ausschließlich um Ortskerne mit besonderem historischem, städtebaulichem und künstlerischem Rang. Sie sollten als Ganzes erhalten werden, was vielfach Sanierungsmaßnahmen notwendig macht“.

[...].

Anregungen aus der Anhörung

Das **Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart** weist noch auf zwei historische Straßenverbindungen (alte Römerstraße im Bereich Laubacher Weg und historische Nord-Süd-Verbindung im Bereich Totenweg) hin. Dies könne zur Folge haben, dass im Vorfeld der Baumaßnahmen archäologische Voruntersuchungen und ggf. Rettungsgrabungen erforderlich werden könnten. Den Ausführungen über Bau- und Kulturdenkmale im Untersuchungsraum sei nichts hinzuzufügen. Die Einhaltung der Bestimmungen der §§ 20 und 27 Denkmalschutzgesetz⁴⁸ wird angemahnt.

⁴⁸ § 20 Zufällige Funde

Auswirkungen der Trassenvarianten

Die Wirkungen eines Denkmals schließen in aller Regel auch die Wechselwirkungen mit seiner Umgebung ein, die ihrerseits vom Denkmal her definiert wird. Als Wirkraum eines Denkmals ist nach der Definition des Regionalverbands Donau-Iller „*der Bereich zu sehen, auf den es ausstrahlt und der es seinerseits prägt und beeinflusst. Geschützt sind danach auch und gerade die Wirkung des Denkmals in seiner Umgebung und die Sichtbezüge zwischen Denkmal und Umgebung*“⁴⁹.

Während in den Abschnitten **Ringschnait** und **Edenbachen** keine oder nur Klein- denkmale berührt werden, die ggf. bei der Feinplanung zu berücksichtigen sind, tangieren die Trassenvarianten bei **Ochsenhausen** mit dem Wirkraum der Klosteranlage ein regional bedeutsames Kulturgut. Die Varianten D3/D3/C queren mit einer ca. 420 m langen und ca. 12 m hohen Brücke das Rottumtal innerhalb des Wirkraums und unmittelbar nördlich des ehemaligen Spitals Goldbach. Beim Variantenbündel H5/H5/C wird das Rottumtal in einem Abschnitt gequert, der zwischen den Wirkräumen des Klosters Ochsenhausen und dem der Katholische Kirche St. Urban mit Pfarrhaus und Schlösschen in Reinstetten liegt.

Weiterhin überqueren alle Varianten die Strecke der Öchslebahn und die vermutete Römerstraße sowie die historische Nord-Süd-Verbindung im Bereich des Laubacher Weges.

Zwischenergebnis Kulturgüter

Die raumordnerischen Vorgaben zielen auf den Erhalt der die (Kultur-)Landschaft prägenden Kultur- und Naturdenkmale. Der Regionalplan Donau-Iller bezieht in die-

(1) Wer Sachen, Sachgesamtheiten oder Teile von Sachen entdeckt, von denen anzunehmen ist, daß an ihrer Erhaltung aus wissenschaftlichen, künstlerischen oder heimatgeschichtlichen Gründen ein öffentliches Interesse besteht, hat dies unverzüglich einer Denkmalschutzbehörde oder der Gemeinde anzuzeigen. Der Fund und die Fundstelle sind bis zum Ablauf des vierten Werktages nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten, sofern nicht die Denkmalschutzbehörde mit einer Verkürzung der Frist einverstanden ist. Diese Verpflichtung besteht nicht, wenn damit unverhältnismäßig hohe Kosten oder Nachteile verbunden sind und die Denkmalschutzbehörde es ablehnt, hierfür Ersatz zu leisten.

(2) Das Landesamt für Denkmalpflege und seine Beauftragten sind berechtigt, den Fund auszuwerten und, soweit es sich um bewegliche Kulturdenkmale handelt, zu bergen und zur wissenschaftlichen Bearbeitung in Besitz zu nehmen.

(3) Die Gemeinden sind verpflichtet, die ihnen bekanntwerdenden Funde unverzüglich dem Landesamt für Denkmalpflege mitzuteilen.

§ 27 Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1.[...]

2. den ihn nach § 16, § 20 Abs. 1 treffenden Pflichten zuwiderhandelt,

⁴⁹ Regionalverband Donau-Iller: Kulturlandschaften und für die Regionalplanung bedeutsame Denkmale in der Region Donau-Iller; Ulm 2015, S. 015

sen Schutz auch Bodendenkmale und Überreste vor- und frühgeschichtlicher Bauwerke sowie noch ersichtlichen Römerstraßen ein.

Eine Beeinträchtigung der am Laubacher Weg vermuteten historischen Wegeverbindungen wird sich voraussichtlich bei keiner Variante vermeiden lassen. Hier werden im Zuge der Feinplanung entsprechende Voruntersuchungen vorzunehmen und Lösungen zur Sicherung oder Dokumentation der Relikte zu erarbeiten sein.

Erheblich Auswirkungen haben jedoch die Varianten D3 und D3/C auf die Blickbeziehungen zur Klosteranlage Ochsenhausen. Diese wird als regionalbedeutsames Denkmal eingestuft und hat zentrale Bedeutung für den Kulturlandschaftsbereich „Klosterstaat Ochsenhausen“. Diese Bedeutung spiegelt sich auch in der Einstufung zentraler Teile der Klosteranlage als Denkmal mit besonderer Bedeutung nach § 28 Denkmalschutzgesetz⁵⁰. Mit der Errichtung eines groß dimensionierten Brückenbauwerks innerhalb des Wirkraums der Anlage wird dieses erheblich beeinträchtigt.

Im Hinblick auf das Schutzgut Kulturgüter sind die Varianten H5 und H5/C deutlich zu bevorzugen, da diese nicht mehr innerhalb des Wirkraums und innerhalb der relevanten Sichtbeziehungen das Rottumtal queren.

⁵⁰ § 28 Übergangsbestimmungen

(1) Als Eintragung in das Denkmalsbuch gemäß § 12 gilt die Eintragung in

1. das Denkmalsbuch und das Buch der Bodenaltertümer nach dem bad. Landesgesetz zum Schutz der Kulturdenkmale,

2. das auf Grund von Artikel 97 Abs. 7 der württ. Bauordnung angelegte Landesverzeichnis der Bau-
denkmale

3. [...]

2.4 Raumordnerische Gesamtabwägung

Leitlinie und Rahmen für die Gesamtabwägung im Raumordnungsverfahren ist der in der Präambel des LEP niedergelegte Nachhaltigkeitsgedanke. Danach ist eine Siedlungs- und Freiraumentwicklung anzustreben, die an sozialer Gerechtigkeit, wirtschaftlicher Effizienz und sparsamer Inanspruchnahme natürlicher Ressourcen ausgerichtet ist, die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt und das Land als europäischen Lebens-, Kultur- und Wirtschaftsraum stärkt. Innerhalb dieses Rahmens sind die verschiedenen vom Vorhaben betroffenen Belange mit dem ihnen zukommenden Gewicht gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.

Die B 312 zeichnet sich im derzeitigen Verlauf zwischen Biberach-Ringschnait und Erlenmoos-Edenbachen durch eine hohe Verkehrsbelastung mit hohem LKW-Anteil, ungünstiger, enger Streckenführung mit Steigungs- und Gefällstrecken und einer unzumutbaren Belastung der Ortsdurchfahrten Ringschnait, Ochsenhausen, Erlenmoos und Edenbachen aus. In diesem Abschnitt übernimmt die B 312 zwei Funktionen. Einerseits dient sie der lokalen Verbindung der Zentralen Orte Biberach und Ochsenhausen mit ihrem Verflechtungsbereich. Zum anderen kommt ihr eine regionale bzw. überregionale Funktion als Ost-West-Achse entlang der Landesentwicklungsachse Reutlingen/Tübingen - Riedlingen - Biberach - Memmingen zu. In dieser Funktion ist die B 312 die einzige durchgängige Ost-West-Verbindung zwischen der A 8 im Norden und der - ebenfalls stark überlasteten - B 31 entlang des nördlichen Bodenseeufers. Insbesondere diese überregionale Verbindungsfunktion war ein entscheidungserheblicher Aspekt für die Aufnahme des Abschnitts in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans.

Die Notwendigkeit des Ausbaus ist im Bundesverkehrswegeplan festgelegt und auch in der Raumschaft unumstritten. Auch das Regierungspräsidium als höhere Raumordnungsbehörde hat keine Zweifel an der Erforderlichkeit der Maßnahme im Hinblick auf die überregionale Verbindungsfunktion. Aufgabe dieser Raumordnerischen Beurteilung ist daher im Wesentlichen die raumordnerische Prüfung der Trassenvarianten und die Ermittlung der raumordnerisch günstigsten Trassenführung. Dabei ist die dargestellte Doppelfunktion der B 312 jeweils zu berücksichtigen.

Geplant ist eine zweispurige Straßentrasse mit ausreichenden dreispurigen Abschnitten. Die Ausbaumaßnahme schließt die drei Ortsumfahrungen Ringschnait, Ochsenhausen/Erlenmoos und Edenbachen ein. Für jede Umfahrung wurden mindestens 2

Varianten in die raumordnerische Prüfung eingebracht. Auf Grundlage der umfangreichen Voruntersuchungen des Vorhabenträgers zu weiteren alternativen Trassenführungen drängt sich aus Sicht des Regierungspräsidiums auch keine weitere, in den Unterlagen nicht verfolgte Straßenführung auf, die raumordnerisch relevant sein könnte. Auch in der Anhörung der Träger öffentlicher Belange oder der Öffentlichkeit wurde auf keine weitere relevante Variante hingewiesen.

Jede Trassenführung der geplanten Art ist mit erheblichen Auswirkungen auf den Landschaftsraum und die vorhandenen Raumnutzungen verbunden, die auf das unabweisbar erforderliche Maß reduziert, aber nicht gänzlich verhindert werden können.

Im Abschnitt **Ringschnait** wurden eine südliche Umfahrung als Variante A und eine nördliche Umfahrung als Variante B in die Prüfung eingestellt. Für die Südumfahrung sprechen hier die größere Entlastungswirkung für die Ortsdurchfahrt Ringschnait, die geringere Empfindlichkeit des Landschaftsraums südlich der Ortschaft und die geringeren direkten (Flächeninanspruchnahme und Massenbewegungen) und indirekten (Ausgleichs- und Kompensationsbedarf) Auswirkungen auf die Landwirtschaft. Die Nordumfahrung hingegen greift in landschaftlich und ökologisch sensible Bereiche ein. Zwar soll das Tal der Dürnach mittels eines Brückenbauwerks überspannt werden, trotzdem sind die Auswirkungen auf Biotop- und Artenschutz und das Landschaftsbild durch diese Trassenführung deutlich höher als bei einer Südumfahrung.

Allerdings ist zur Schonung der landwirtschaftlichen Flächen im weiteren Verfahren zu prüfen, ob eine stellenweise Verschiebung in Richtung der Ortslage umsetzbar ist. Weiterhin wird in diesem Abschnitt im weiteren Verfahren ein Abstimmungsbedarf mit anderen raumbedeutsamen Maßnahmen, nämlich der in diesem Bereich vorgesehenen Neutrassierung der 220-/380-kV-Leitung Wullenstetten - Niederwangen als Teil der Bundesbedarfsplanung Netzausbau und den geplanten Hochwasserschutzmaßnahmen der Stadt Biberach südlich von Ringschnait gesehen. Im Zusammenhang mit letztgenannter Maßnahme ist aus Sicht des Regierungspräsidiums insbesondere von Bedeutung, dass die klimatischen Verhältnisse nicht beeinträchtigt und beide Maßnahmen harmonisch und abgestimmt in das Landschaftsbild eingepasst werden.

Mit dem Vorhabenträger und den Trägern öffentlicher Belange kommt auch das Regierungspräsidium zu dem Ergebnis, dass im Abschnitt Ringschnait die Südumfahrung im Zuge der Variante A die raumordnerisch günstigste Lösung darstellt.

Auch für die Umfahrung des am östlichen Ausbauende gelegenen Erlenmooser Ortsteils **Edenbachen** wurden eine Nordumfahrung als Variante A und eine Südumfahrung als Variante B im Raumordnungsverfahren geprüft. Beide Varianten beinhalten neben der Neubaustrecke auch die Möglichkeit, Teile der Bestandstrasse im Umfang von unter einem Kilometer zurückzubauen. Für die Nordumfahrung spricht die deutlich bessere Entlastungswirkung für die Ortsdurchfahrt. Diese wird erreicht durch die Möglichkeit, auch die Verkehre auf der L 299 aus Richtung Erolzheim auf der B 312 neu zu bündeln, so dass im Ort selbst lediglich der örtliche Verkehr verbleibt. Auch im Hinblick auf den Grundwasserschutz und auf das WSG Gutenzell-Ursprung stellt sich die Nordvariante günstiger dar, weil sie weiter von der engeren Schutzzone II und der Wasserfassung entfernt ist. Beide Varianten verlaufen innerhalb des LSG Iller-Rottal und des in diesem Bereich deckungsgleichen VBG für Naturschutz und Landschaftspflege Nr. 72 des Regionalplans Donau-Iller, wobei die Streckenführung bei Variante B ca. 1,5 km länger ist. Hierbei sind auch Flächen mit hoher Bedeutung für die Fauna und die für den Biotopverbund bedeutsamen Talauen betroffen. Da das Tal des Reichenbachs jeweils mit einer Brücke gequert werden soll, ist hier insbesondere die höhere Inanspruchnahme von Flächen für die Fauna negativ für die Südumfahrung in die Abwägung einzustellen.

Eine bedeutsame Rolle kommt in der Abwägung der Erholungsfunktion der Landschaft zu. Hier kommt dem westlichen Ortsrand eine hohe Bedeutung zu, da er funktional sowohl der geplanten Siedlungsentwicklung als auch der Verbindung der beiden Ortsteile zugeordnet ist und einen freien Zugang zur südlich angrenzenden, offenen Landschaft ermöglicht.

Da die Umfahrung von Edenbachen innerhalb des VBG für Naturschutz und Landschaftspflege liegt, kommt den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege besonderes Gewicht in der Abwägung zu.

Im Ergebnis kommt das Regierungspräsidium für den Abschnitt Edenbachen zum Ergebnis, dass die Nordumfahrung im Zuge der Variante A die raumordnerisch günstigere Lösung darstellt. Die Auswirkungen auf das landschaftliche VBG und das LSG Iller-Rottal, den Biotopverbund und die Erholungsfunktion der Landschaft sind deutlich geringer als bei der Südumfahrung. Die Entlastungswirkung für Edenbachen ist nahezu umfassend und belässt auf der bisherigen Ortsdurchfahrt nur noch den örtlichen Verkehr.

Im Hinblick auf die überörtliche Verkehrsfunktion der B 312 ist bei dieser Bewertung auch von Bedeutung, dass die Streckenführung der Nordumfahrung (geringfügig) kürzer ist als diejenige der Südumfahrung.

Für das Regierungspräsidium nachvollziehbar hat deshalb der Vorhabenträger für die Gesamtstreckenführung nur noch die Nordumfahrung weiter geprüft.

Bei Betrachtung des gesamten 2. Abschnitts von **westlich Ochsenhausen bis östlich Edenbachen** ist zunächst zu beurteilen, ob sich die Varianten mit Rückführung auf die Bestandstrasse der B 312 mit Nutzung der Variante A in Edenbachen (D3/C und H5/C) oder die Varianten mit insgesamt abgesetzter Führung, teilweiser Nutzung der Variante A in Edenbachen und Rückbau der Bestandstrasse westlich von Edenbachen (D3 und H5) als raumordnerisch günstiger darstellen. Im nächsten Schritt sind die Unterschiede der Trassenführung südlich (D3) oder nördlich (H5) Goppertshofen zu beleuchten und zu bewerten.

Für eine Rückführung der Ausbaustrecke auf die bestehende B 312 spricht, dass eine neue Streckenführung und weitere Zerschneidungen innerhalb des landschaftlichen VBG für Naturschutz und Landschaftspflege Nr. 72 und innerhalb des LSG Iller-Rottal vermieden wird. Weiterhin ist auch ein unzerschnittener Raum mit hohem Wald- und Biotopanteil und einer Größe über 100 km² nach dem LEP betroffen, der durch eine neue Linienführung zusätzlich zerschnitten wird. Der Übergang über den ökologisch und für den Biotopverbund bedeutsamen Laubach ist eingewachsen und deshalb subjektiv für das Landschaftsbild verträglich. Ein neuer Eingriff in diesem sensiblen Bereich wird nicht erforderlich. Dem Grundsatz Ausbau vor Neubau kann dadurch in größerem Umfang Rechnung getragen werden.

Gegen die Rückführung auf die Bestandstrasse spricht, dass der weiter genutzte, in Querschnitt und Linienführung kritische Straßenabschnitt in einem für den Grundwasserschutz und die Schutzbereiche des WSG Gutenzell-Ursprung sensiblen Bereich verläuft. Es ist davon auszugehen, dass auch dieser Abschnitt erneuert und den aktuellen Straßenausbau- und Grundwasserschutzstandards angepasst werden muss, was weiteren Flächenverbrauch impliziert, zumal zusätzlich Flächen für den landwirtschaftlichen und den Radverkehr in Anspruch genommen werden müssen. Der Flächenbedarf an landwirtschaftlicher Fläche der Vorrangflur Stufe II ist höher als bei den abgesetzten Varianten. Bedingt durch die Topographie sind bei den Varianten D3/C und H5/C in erheblichem Umfang Massenbewegungen erforderlich, die ei-

nerseits eine hohe Belastung für Mensch und Umwelt während der Bauphase nach sich ziehen und andererseits erhebliche Veränderungen des Landschaftsbildes.

Für die abgesetzten Varianten spricht insbesondere die maßgeblich bessere Entlastung der Ortslage Erlenmoos und - in geringerem Umfang - von Ochsenhausen. Das Risiko für die Trinkwasserfassung und das WSG Gutenzell-Ursprung ist bei dieser Trassenführung geringer als bei den Varianten mit Rückführung, da sie weiter von kritischen Bereichen abgesetzt verläuft. Der Eingriff in hochwertige landwirtschaftliche Flächen ist geringer, ebenso die mittelbar durch Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen erforderliche Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen. Der für die wohnortnahe Erholung und die funktionale Verflechtung der beiden Ortsteile Erlenmoos und Edenbachen relevante Freiraum westlich von Edenbachen wird geschont bzw. von den derzeitigen Folgen des enormen Verkehrs entlastet. Eine Fuß- und Radwegverbindung abgesetzt von einer stark befahrenen Bundesstraße wird möglich. Die erforderlichen Massenbewegungen sind signifikant geringer als bei den Rückführungsvarianten. Unter Berücksichtigung der Rückbaupotentiale ist der Flächenverbrauch trotz der längeren Streckenführung geringer.

Obwohl ein Rückbau der Bestandstrasse der B 312 zwischen Erlenmoos und Edenbachen bei diesen Varianten möglich und zwingend erforderlich ist, verbleibt eine weitere versiegelte Straßenfläche. Ein kompletter Rückbau ist nicht möglich, da einerseits anliegende Nutzungen erschlossen werden und die landwirtschaftlichen Flächen weiterhin zugänglich sein müssen, was über die geplante Krafftfahrstraße zukünftig nicht mehr möglich ist. Mit den abgesetzten Varianten entsteht ein kompletter Neubau einer Bundesstraße mit einer Länge von 10,2 km (D3) bzw. 11,3 km (H5).

Beiden Variantenbündeln gemeinsam ist die Querung der für den Biotopverbund wichtigen Täler von Laubach und Reichenbach mittels eines Brückenbauwerks, das die visuelle und ökologische Durchlässigkeit sicherstellen soll.

In der Gesamtschau aller Belange und im Licht der raumordnerischen Vorgaben kommt das Regierungspräsidium zum Ergebnis, dass die Varianten ohne Rückführung auf die Bestandstrasse der B 312 die raumordnerisch günstigere Lösung darstellen. Tragende Gesichtspunkte sind dabei das geringere Risiko für das WSG Gutenzell-Ursprung, die signifikant höhere Entlastungswirkung für die OD Erlenmoos und die deutlich geringeren Massenbewegungen. Voraussetzung ist jedoch ein Rückbau der bestehenden B 312, da nur so eine weitere Zerschneidung des VBG Nr. 72, des LSG Iller-Rottal und des unzerschnittenen Raums nach dem LEP mini-

miert werden kann. Dieser muss möglichst umfassend sein und nur den Flächenumfang belassen, der zur Aufrechterhaltung der zwingend notwendigen Nutzungen erforderlich ist. Aus Sicht des Regierungspräsidiums darf keine öffentlich zugängliche Straße mehr verbleiben, die als Ausweichstrecke zur B 312 neu nutzbar ist. Die Zugänglichkeit für Anwohner, den landwirtschaftlichen und den Radverkehr, die nicht über die Neubaustrecke abgewickelt werden können, muss sichergestellt werden. Andere Nutzungen sieht das Regierungspräsidium hingegen nicht als zwingend erforderlich an. Auch eine Ausgestaltung der Strecke, die durchgängig Begegnungsverkehr erlaubt, wird als nicht zwingend angesehen, Ausweichstellen scheinen ausreichend zu sein. Maßgebliches Kriterium für die Erforderlichkeit ist aus raumordnerischer Sicht, die zulässigen Verkehre auf ein Maß zurückzuführen, das keine landschaftszerschneidende Wirkung mehr hat und zwar sowohl im Hinblick auf das Verkehrsaufkommen als auch die in Anspruch genommene Fläche. Eine Beschränkung auf diese zwingend notwendigen Verkehre ist baulich und verkehrlich umzusetzen. Dies umso mehr, als die bisherige direkte Straßenverbindung zwischen Erlenmoos und seinem Teilort Edenbachen zukünftig geringfügig umwegiger werden wird. Nur unter dieser Maßgabe ist das Variantenbündel mit den Zielen des LEP vereinbar, nur unvermeidbare Eingriffe in die überregional bedeutsamen naturnahen Räume und in hochwertige landwirtschaftliche Flächen zuzulassen. Auch eine Vereinbarkeit mit dem VBG für Naturschutz und Landschaftspflege und dem LSG Iller-Rottal ist nur in diesem Fall gegeben. Eine weitere Voraussetzung sieht das Regierungspräsidium in der Notwendigkeit, den Biotopverbund im Laubach- und Reichenbachtal aufrechtzuerhalten und nach Möglichkeit durch entsprechende Maßnahmen, z.B. im Zuge der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen zu verbessern.

Nur unter Beachtung dieser Voraussetzungen kann vorliegend der Grundsatz „Ausbau vor Neubau“ in der Abwägung zugunsten eines kompletten Neubaus zurückgestellt werden. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass bei den Varianten mit Rückführung ein Neubau auf der bestehenden Trasse erforderlich würde, der Auswirkungen auf die raumordnerisch relevanten Belange Landwirtschaft, Grundwasser- und Freiraumschutz hätte.

Die Varianten D3 und H5 unterscheiden sich im Wesentlichen durch die Führung südlich oder nördlich von Goppertshofen. Als wesentliches zusätzliches Unterscheidungsmerkmal tangiert Variante H5 den Westrand des Bernener Waldes, der nach der aktualisierten Waldfunktionenkartierung als Erholungswald Stufe 2 kartiert ist.

Beide Varianten entlasten die OD Ochsenhausen, wobei insbesondere der Rückgang des LKW-Verkehrs um ca. 2/3 für die Betrachtung relevant ist. Als Hauptursache für den in der OD verbleibenden Verkehr kann der intensive lokale Austausch zwischen Ochsenhausen, Biberach und dem Umland sowie der hohe Anteil an gewerblichen und industriellen Arbeitsplätzen in Biberach und Ochsenhausen identifiziert werden. Aus diesem Grund ist bei beiden Varianten mit Blick auf die Verkehrsbelastung in Ochsenhausen die Umsetzung der in den Unterlagen enthaltenen Verbindung entlang des Liebherr-Werkes zur K 7511 von entscheidender Bedeutung.

Für die Variante D3 spricht deren kürzere Streckenführung, die höhere Entlastungswirkung für den Kernort Ochsenhausen und ihre höhere verkehrliche Wirksamkeit. Im Unterzentrum Ochsenhausen könnte durch die höhere Entlastung und damit verbunden geringere Zerschneidung der Ortsdurchfahrt die städtebauliche Qualität gesteigert und die Zentrale-Orte-Funktion gestärkt werden. Nicht nur, dass mehr Verkehre auf der Neubaustrecke gebündelt werden können als bei allen anderen Varianten, stellt diese Linienführung auch für den Belang Wirtschaft und die im Untersuchungsraum ansässigen regional und überregional agierenden Unternehmen die beste Variante dar. Dies gilt insbesondere für das am nördlichen Ortsrand von Ochsenhausen gelegene Gewerbegebiet „Untere Wiesen“, welches bei dieser Variante einen direkten Anschluss an die überregionale Verkehrsachse erhält. Für die Land- und Forstwirtschaft beinhaltet diese Variante ebenso Vorteile, da in geringerem Umfang Flächen mit guter Bewirtschaftungsstruktur in Anspruch genommen werden und der Erholungswald „Bernener Wald“ nicht berührt wird.

Für eine nördliche Umfahrung von Goppertshofen im Zuge der Variante H5 spricht die höhere Entlastungswirkung der OD Goppertshofen von lokal nicht steuer- oder beeinflussbarem Durchgangs- bzw. Zulaufverkehr mit hohem LKW-Anteil mit Ziel B 312 neu. Die zukünftige und im FNP dargestellte Siedlungsentwicklung der Stadt Ochsenhausen wird nicht beeinträchtigt. Die Erholungsräume mit direkter Zuordnung zum Siedlungsbereich Ochsenhausen werden aufgrund der abgerückten Lage jenseits von Goppertshofen nicht beansprucht und auch nicht durch Lärmimmissionen in ihrer Funktionalität für diesen Belang geschmälert. Die Wirkungen auf das Landschaftsbild sind geringer. Mit Blick auf Verkehrsverlagerungen im nachgeordneten Netz und damit der Auswirkungen vor allem auf Laubach, Edelbeuren und Erolzheim ist Variante H5 mit der geringsten Verkehrssteigerung verbunden, obwohl auch hier mehr Verkehr gegenüber dem derzeitigen Zustand und dem Prognosenullfall zu erwarten ist. Der Bau ist mit deutlich weniger Bodenbewegungen verbunden als die Variante D3 und geht damit während der Bauphase mit geringeren Beeinträchtigun-

gen für Mensch und Umwelt einher. Die Trasse verläuft außerhalb des Wirkraums des regional bedeutsamen Klosters Ochsenhausen und schont damit das Erscheinungsbild dieses auch in touristischer Sicht für Ochsenhausen wichtigen Denkmals.

Eine raumordnerische Bewertung der beiden Varianten hat vor dem Hintergrund der Leitgedanken des LEP und des Regionalplans zu erfolgen. Diese verfolgen die Intention, gesunde Wohn- und Arbeitsbedingungen herzustellen und den Freiraum mit seinen Funktionen als Erholungsraum und für die Land- und Forstwirtschaft soweit als möglich zu schonen. Diese Ziele sind in Einklang zu bringen mit den Anforderungen an die Erhaltung und Förderung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen gerade im ländlichen Raum und deren Anbindung an die überregionale verkehrliche Infrastruktur.

Innerhalb dieses Rahmens gilt es, im Sinne des Nachhaltigkeitsgedankens einen Ausgleich zu finden. Das Regierungspräsidium als höhere Raumordnungsbehörde kommt in der Abwägung aller Vor- und Nachteile der Trassenvarianten zum Ergebnis, dass Variante H5 am besten geeignet ist, die teilweise widerstrebenden Interessen in einer Kompromisslösung zu bündeln.

Die Differenz des bei H5 in der OD Ochsenhausen verbleibenden Verkehrs zu demjenigen bei Variante D3 ist nach den Lärmprognosen nicht im hörbaren Bereich. Die in der Ortsdurchfahrt verbleibende Verkehrsmenge unterscheidet sich bei den beiden Varianten nicht so gravierend, dass sich insoweit die Barrierewirkung der Straße signifikant ändern würde. Für die städtebaulichen Optionen der Stadt Ochsenhausen sind nach Überzeugung des Regierungspräsidiums keine relevanten Abweichungen zu erwarten. Aufgrund der Art der in Ochsenhausen verbleibenden Verkehre - überwiegend Ziel- und Quellverkehr - können, wie der Vorhabenträger nachvollziehbar darlegt, innerorts Maßnahmen zur Steuerung ergriffen werden. Der bei Variante D3 in Goppertshofen auftretende Verkehr hingegen ist aufgrund der Charakteristik der Ortsdurchfahrt und der Art des Verkehrs - in großem Umfang Zulaufverkehre zur B 312 neu - nicht steuerbar und durch einen hohen LKW-Anteil gekennzeichnet. Auch die geringeren Auswirkungen im nachgeordneten Netz auf Laubach, Edelbeuren und Erolzheim sind für diese Erwägungen relevant.

Die Auswirkungen auf den Belang Wirtschaft durch die geringere Bündelungswirkung und die etwas schlechtere Anbindung der Variante H5 sind dagegen nicht so gravierend, dass sie bei einer Gesamtbetrachtung aller raumordnerisch relevanten Belange gegenüber den Belangen der vorhandenen und zukünftigen Siedlungsstruktur und

der funktional zugeordneten Freiraumstruktur unangemessen in den Hintergrund treten würden. Dies wird auch von der Vertretung der örtlichen Unternehmen - der IHK Ulm - so gesehen und unterstützt. Die höhere verkehrliche Wirksamkeit der Variante D3 ist im Ergebnis nicht so gewichtig, dass sie das Interesse einer möglichst guten Entlastung von Goppertshofen, dem nördlichen Siedlungsrand von Ochsenhausen und dem dazwischenliegenden, für die Naherholung relevanten Freiraum überlagern könnte.

Ein weiterer Aspekt, der unter den gegebenen Umständen für H5 spricht, ist die Schonung des Wirkraums des Klosters Ochsenhausen. Dieses ist nicht nur ein Denkmal von besonderer Bedeutung nach dem Denkmalschutzgesetz, sondern wird vom Regionalverband Donau-Iller als regional bedeutsam angesehen und besitzt für den Tourismus in Ochsenhausen hohe Relevanz.

Trotzdem sind auch bei Variante H5 Optimierungen in den weiteren Verfahrensschritten zu prüfen. Hierzu gehört insbesondere die Schonung des Bernener Waldes mit seiner Erholungsfunktion unter Beachtung der Interessen der Landwirtschaft und des Artenschutzes in dieser westlich des Bernener Waldes offenen Landschaft.

Über den gesamten Trassenverlauf stellt sich damit in der raumordnerischen Beurteilung die Kombination aus Variante A in Ringschnait, Variante H5 zwischen Ochsenhausen und nördlich Edenbachen zusammen mit einer Teilstrecke der nördlichen Umfahrung im Zuge der Variante A bei Edenbachen als die raumordnerisch günstigste Lösung dar. In der Abwägung der verschiedenen Belange ergibt sich für den Abschnitt Ringschnait ein relativ einheitliches Bild zugunsten der Südumfahrung. Variante H5 stellt wie ausgeführt einen tragfähigen Kompromiss zwischen den verkehrlichen und wirtschaftlichen Belangen einerseits und dem Schutz des Menschen und seines Wohnumfelds andererseits dar, ohne relevante negativere Auswirkungen auf Natur, Land- und Forstwirtschaft oder Schutz von Fauna und Flora zu haben als Variante D3.

Im zu beurteilenden Straßenabschnitt fallen wie entlang der gesamten B 312 zwischen Biberach und Memmingen zwei verkehrliche und städtebauliche Ziele zusammen. Einerseits stellt die B 312 eine zentrale Ost-West-Verbindung im südlichen Baden-Württemberg und im Regierungsbezirk Tübingen mit Anschluss an überregionale Verkehrswege dar, andererseits dient sie in hohem Ausmaß dem örtlichen und regionalen Verkehr und der Verknüpfung der Zentralen Orte Biberach und Ochsenhausen mit ihrem Verflechtungsraum. Eine Entzerrung dieser beiden Funktionen ist ohne

eine komplette zusätzliche Straße nicht möglich, was wiederum mit den Grundsätzen des sparsamen Umgangs mit Fläche und Schonung des Freiraums nicht vereinbar ist. Ziel der Planung und dieser raumordnerischen Beurteilung muss es deshalb sein, die Trassenführung zu ermitteln, die beiden Belangen ausreichend und vertretbar Rechnung tragen kann.

Wie aus der Verkehrsuntersuchung ersichtlich, setzt sich der Verkehr auf der derzeitigen B 312 etwa hälftig aus Durchgangsverkehr und Ziel- Quellverkehr zusammen. Zu letzterer Kategorie sind aus Sicht der höheren Raumordnungsbehörde auch die Verkehre zu zählen, die sich aufgrund der derzeitigen Verkehrssituation im nachgeordneten Straßennetz verteilen. Aus diesem Grund sieht es das Regierungspräsidium als vertretbar an, den Belangen dieser Verkehrsströme mit der nördlichen Umfahrung von Goppertshofen bevorzugt Rechnung zu tragen, zumal die zeitlichen und streckenmäßigen Nachteile für den regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr nicht gravierend sind. Mit dieser Variante lässt sich den örtlichen Interessen, insbesondere in Goppertshofen und Laubach Rechnung tragen ohne die grundlegende Zielsetzung von LEP und Regionalplan nach Stärkung der überregionalen Verkehrsfunktion entlang der Entwicklungsachse in relevanter Weise zu beeinträchtigen.

Als Ergebnis der Abwägung stellt das Regierungspräsidium als höhere Raumordnungsbehörde deshalb fest, dass der Streckenzug bestehend aus den Varianten A im Abschnitt Ringschnait und Variante H5 im Abschnitt Ochsenhausen bis östlich Edenbachen die raumordnerisch günstigste Lösung darstellt. Als Kompromisslösung ist sie am besten geeignet, die verschiedenen raumbedeutsamen Belange im Untersuchungsraum und insbesondere die Doppelfunktion der B 312 in diesem Abschnitt zu bündeln und einer für alle Belange akzeptablen Lösung zuzuführen.

Zur weiteren Verträglichkeit dieser Variante mit den Zielen und Grundsätzen der Freiraumnutzung und dem Grundsatz Ausbau vor Neubau sind aus Sicht der Raumordnung jedoch nachfolgende Voraussetzungen zu beachten:

- Der Rückbau der bestehenden B 312 zwischen Edenbachen und Erlenmoos muss auf das beschriebene zwingend erforderliche Maß erfolgen. Die so gewonnenen Flächen sollten der landwirtschaftlichen Nutzung und der Durchgängigkeit des Biotopverbunds dienen.

- Seitens aller Beteiligten sollte darauf hingewirkt werden, dass die geplante Verbindungsstraße zwischen dem Liebherr-Werk und der K 7511 spätestens zeitgleich mit der Neubaustrecke realisiert wird.
- Die Übergänge über die den Landschaftsraum prägenden Täler von Dürnach, Rottum, Laubach und Reichenbach müssen möglichst landschaftsverträglich gestaltet werden. Der erforderliche Ausgleich sollte, wenn möglich, in Übereinstimmung mit den örtlichen Gewässerentwicklungsplänen funktionsübergreifend und ortsnahe erfolgen und zur Stärkung des Biotopverbunds beitragen.
- Für den Westtrauf des Bernener Waldes ist eine Lösung zu suchen, die den (Erholungs-)Wald schont und für die Nutzungen der offenen Feldflur im Hinblick auf den Belang Landwirtschaft und den Artenschutz verträglich ist.
- Die in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren thematisch angerissenen Minimierungsmaßnahmen für die Folgen der Planung sind im weiteren Verfahren detaillierter zu prüfen und sofern irgend möglich umzusetzen.
- Für die weitere Planung sind verkehrliche Maßnahmen zu ermitteln, die der Verkehrsverlagerung auf die K 7511 entgegenwirken und die negativen Auswirkungen auf die OD von Laubach, Edelbeuren und Erolzheim vermindern.

Unter diesen für diese Entscheidung zentralen Maßgaben, ist die Streckenführung bestehend aus Variante A (Ringschnait) - Variante H5 (Ochsenhausen bis nördliche Edenbachen) - Variante A (Edenbachen, teilweise) mit den Zielen der Raumordnung vereinbar und stellt die raumordnerisch günstigste Lösung dar. Land- und forstwirtschaftliche Flächen sowie Flächen innerhalb eines überregional bedeutsamen naturnahen Freiraums werden nur im unvermeidbaren Umfang in Anspruch genommen. Der erforderliche Ausgleich ist im weiteren Verfahren zu ermitteln und zugunsten dieser Freiraumnutzungen umzusetzen.

III. Abschließende Hinweise

1. Rechtliche Wirkung der Raumordnerischen Beurteilung

Nach § 15 ROG i.V.m. § 18 Abs. 5 LplG ist das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens einschließlich der raumordnerischen Umweltverträglichkeitsprüfung von den öffentlichen Stellen nach § 4 Abs. 3 LplG bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, die den im Raumordnungsverfahren beurteilten Gegenstand betreffen, sowie bei Genehmigungen, Planfeststellungen oder sonstigen behördlichen Entscheidungen über die Zulässigkeit des Vorhabens nach Maßgabe der dafür geltenden Vorschriften zu berücksichtigen, das heißt als abwägungsrelevanter Belang in die Abwägungsvorgänge und Entscheidungsprozesse einzubeziehen.

Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens hat gegenüber der Trägerin des Vorhabens und gegenüber einzelnen keine unmittelbare Rechtswirkung. Rechtsvorschriften über die Zulassung des Vorhabens bleiben unberührt. Danach erforderliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Befreiungen, Planfeststellungen usw. werden durch das Raumordnungsverfahren nicht ersetzt.

2. Geltungsdauer der Raumordnerischen Beurteilung

Nach § 19 Abs. 8 LplG ist die Geltungsdauer der raumordnerischen Beurteilung in der Regel auf fünf Jahre zu befristen. Vorliegend sind keine Gründe erkennbar, weshalb von dieser Regel abgewichen werden müsste. Die Frist kann jeweils um höchstens weitere fünf Jahre verlängert werden, wenn die Verlängerung schriftlich beantragt wird. Sie kann auch rückwirkend verlängert werden, wenn der Antrag vor Ablauf der Frist bei der höheren Raumordnungsbehörde eingegangen ist. Die Fristverlängerung soll erfolgen, wenn sich die für die Beurteilung maßgeblichen rechtlichen und tatsächlichen Verhältnisse nicht verändert haben (§ 19 Abs. 8 LplG).

3. Kostenentscheidung

Die raumordnerische Beurteilung ist nach den §§ 1, 3, 4, 5 und 7 des Landesgebüh-
rengesetzes - LGebG - in Verbindung mit der Gebührenordnung und Ziff. 12.1 des
Gebührenverzeichnisses gebührenpflichtig. Nach § 10 LGebG sind die Landkreise
gebührenbefreit. Für die Raumordnerische Beurteilung ist daher keine Gebühr zu
erheben.

4. Unterrichtung der Beteiligten

Das Regierungspräsidium Tübingen hat sich im Raumordnungsverfahren mit den
vorgebrachten Bedenken und Anregungen auseinandergesetzt und sie, soweit sie
von raumordnerischer Bedeutung waren, in die Beurteilung einbezogen. Der Vorha-
benträger wurde über den Inhalt aller eingegangenen Stellungnahme informiert.

Die am Verfahren beteiligten Gemeinden, Behörden und Stellen haben eine Abschrift
erhalten.



Gamedinger