



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN

Az.: 24-1/ 0513.2-20 A 8/ B19 AS Ulm-Ost

Planfeststellungsbeschluss

vom 01.06.2011

**für den Um- und Ausbau
der Anschlussstelle Ulm-Ost
der BAB A 8 / B 19**

Inhalt

A. Entscheidung	3
1. Feststellung des Plans	3
2. Anordnung der Sofortigen Vollziehung	3
3. Planunterlagen	3
4. Nebenbestimmungen und Zusagen	4
4.1. Artenschutz, Naturschutz	4
4.2. Bodenschutz, Wiederverwendung des Oberbodens.....	4
4.3. Wasserwirtschaft	5
4.4. Kommunale Belange	5
4.5. Leitungsträger	5
4.6. Private Einwendungen.....	6
5. Bescheidung der Einwendungen	6
6. Kostenentscheidung	7
B. Begründung.....	7
1. Verfahren	7
2. Planungsgegenstand.....	8
3. Planrechtfertigung	10
4. Umweltverträglichkeitsprüfung	12
5. Natura 2000-Verträglichkeit, Artenschutz.....	12
6. Öffentliche und private Belange	13
6.1. Varianten und Dimensionierung	13
6.1.1. Lage der neuen Brücke und Trassenführung	13
6.1.2. Nördlicher Kreisverkehrsplatz.....	14
6.2. Umweltbelange.....	15
6.2.1. Natur und Landschaft	15
6.2.2. Bodenschutz.....	17
6.2.3. Wasserwirtschaft	17
6.2.4. Lärm- und Schadstoffbelastung.....	19
6.3. Land- und Forstwirtschaft	20
6.4. Verkehrssicherheit.....	21
6.5. Kommunale Belange	21
6.6. Belange der Leitungsträger	21
6.7. Private Belange	22
6.7.1. Eigentum und Pacht allgemein.....	22
6.7.2. Einzelne Einwendungen.....	23
6.7.3. Sonstige private Belange	29
7. Gesamtwägung	29
8. Anordnung der sofortigen Vollziehung	30
C. Rechtsbehelfsbelehrung	32
D. Hinweise	33

A. Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Um- und Ausbau der Anschlussstelle Ulm-Ost der Bundesautobahn A 8 an die B 19 einschließlich der sonstigen durch die Baumaßnahmen verursachten und in den Plänen enthaltenen Folgemaßnahmen wird nach § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) i. V. m. §§ 72 ff. des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG) und §§ 3 ff. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) festgestellt.

Die Planfeststellung umfasst insbesondere den Neubau der B 19 - Brücke über die Autobahn, die beiden Kreisverkehrsplätze sowie die Entwässerungsanlagen. Mit umfasst ist auch die im Langenauer Ried gelegene naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahme.

Auf die Nebenbestimmung unter Nr. 3.3.1 bezüglich der Entwässerung wird besonders hingewiesen.

2. Anordnung der Sofortigen Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss wird - sofern er nicht ohnehin bereits Kraft Gesetzes nach § 17e Abs. 2 FStrG sofort vollziehbar ist - gem. § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO für sofort vollziehbar erklärt.

3. Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst die folgenden vom Regierungspräsidium Tübingen, Straßenbauverwaltung Referat 47.2, gefertigten Planunterlagen:

<u>Unterlage</u>	<u>Blatt</u>	<u>Bezeichnung</u>	<u>Maßstab</u>
1		Erläuterungsbericht	
2	1	Übersichtskarte	1:25.000
6	1	Regelquerschnitt	1:50, 1:25
7	1	Lageplan	1:1.000
8	1	Höhenplan	1:1.000/100
12		Landschaftspflegerische Begleitplanung	
	1	-Lageplan	1:5.000
	2	-Übersichtsbestandsplan	1:5.000
	3	-Maßnahmenplan	1:5.000

13		Ergebnisse wasserwirtschaftlicher Untersuchung	
14.1	1,2	Grunderwerbsplan	1:1.000
14.2		Grunderwerbsverzeichnis	Textteil
15.2	1,2	Querprofile	1:1.000

(nicht aufgeführte Gliederungsnummern sind in den Unterlagen nicht enthalten)

4. Nebenbestimmungen und Zusagen

4.1. Artenschutz, Naturschutz

4.1.1. Die Gehölze zur Freimachung des Baufeldes sind außerhalb der Brutzeit zu beseitigen.

4.1.2. Beim Bau ist darauf zu achten, dass sich Baufelder nicht in die Waldbereiche des Landschaftsschutzgebietes „Jungingen“ hinein erstrecken.

4.1.3. Anpflanzungen in diesem Bereich sind nur mit standortheimischen Arten zulässig und mit der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Ulm abzustimmen.

4.2. Bodenschutz, Wiederverwendung des Oberbodens

4.2.1. Die Straßenbauverwaltung sagt zu, in Vorbereitung der Ausführung vor Baubeginn ein Bodenmanagement unter Einbeziehung der Eigentümer und Nutzungsberechtigten durchzuführen.

4.2.2. Die Straßenbauverwaltung sagt zu, für Entsiegelung und Rekultivierung der Flächen die einschlägigen technischen Regelwerke wie DIN 19731 und DIN 18915 einzuhalten.

4.2.3. Auf allen zu bebauenden und zu befestigenden Flächen - auch bei vorübergehender Inanspruchnahme - ist vor Beginn der Baumaßnahme der Oberboden separat abzutragen, unverdichtet und unvermischt zu lagern und frühest möglich für Vegetationszwecke wieder zu verwenden.

4.2.4. Der Mutterboden ist bis zu Wiederverwendung in Mieten abseits des Baubetriebes mit einer Schütthöhe von max. 2 m zu lagern. Die Mieten sind zu profilieren, zu glätten und vor Vernässung zu schützen.

4.2.5. Der Bodenaushub ist soweit wie möglich auf dem Grundstück gleichmäßig und an die Nachbargrundstücke angepasst einzubringen. Dabei sind humoser Oberboden und Unterboden getrennt auszubauen, zu lagern und wieder einzubauen.

4.2.6. Lagerung und Wiederverwendung des humosen Oberbodens sind mit den Grundstückseigentümern und Nutzberechtigten abzustimmen.

4.2.7. Fallen zu große Mengen Boden an oder solcher der sich nicht zum Massenausgleich eignet, ist eine Wiederverwertung vor einer Deponierung zu prüfen.

4.3. Wasserwirtschaft

4.3.1. Sollte die Planfeststellung für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen der Anschlussstelle Ulm-West und dem Autobahnkreuz Ulm/Elchingen scheitern oder samt Straßenentwässerung nicht innerhalb einer Frist von 6 Jahren ab Inbetriebnahme der vorliegenden Maßnahme ebenfalls in Betrieb genommen worden sein und die Inbetriebnahme auch nicht für die nächsten 6 Jahre absehbar sein, hat der Vorhabenträger in Absprache mit den zuständigen Fachbehörden ggfl. einen Änderungsantrag bezüglich der Entwässerung zu stellen und diese an den Stand der Technik anzupassen.

4.3.2. Die Oberbodenandeckung im Böschungsbereich des Rad- und Gehwegs ist von 15 cm auf mindestens 20 cm zu erhöhen.

4.3.3. Bei der Bemessung und Gestaltung der Entwässerungsanlagen sind auch die „Ergänzenden Festlegungen für die Anwendung der RiStWag, Ausgabe 2002, in Baden-Württemberg“ und das Arbeitsblatt 142 der DWA zu berücksichtigen.

4.3.4. Die konstruktiven Merkmale und die Bemessungsgrößen der Entwässerungsanlagen sind mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen.

4.3.5. Die Straßenbauverwaltung sagt zu, die Ausführungsplanung mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen.

4.4. Kommunale Belange

4.4.1. Die Straßenbauverwaltung sagt zu, dass die Beschilderung nach Fertigstellung der Maßnahme in Abstimmung mit den Kommunen zusammen mit der Straßenverkehrsbehörde festgelegt wird

4.5. Leitungsträger

4.5.1. Die Straßenbauverwaltung sagt zu, alle Leitungsträger frühzeitig im Rahmen der Ausführungsplanung zu beteiligen, um notwendige Maßnahmen abzustimmen und den Bauablauf zu koordinieren.

Gasversorgung Süddeutschland - GVS

4.5.2. Bei der Verlegung der GVS-Lonetalleitung sind die dem Vorhabensträger mit Schreiben der GVS vom 30.03.2011 und vom 05.01.2011 mitgeteilten Auflagen und Bedingungen einzuhalten.

4.5.3. Sollte der Bau des vorgesehenen Feld- und Radwegs im Kreuzungsbereich zu einer Überbauung der GVS-Leitung führen, sind die auf Seite 4 des Schreibens vom 30.03.2011 aufgeführten Schutzmaßnahmen einzuhalten.

Zweckverband Landeswasserversorgung

4.5.4. Die beiden Beobachtungsbrunnen an der südlichen Grundstücksgrenze des Flst. 7438/1, das in Teilen als Kompensationsfläche benötigt wird, sind bei der geplanten Nutzungsänderung zu erhalten und zu schützen.

4.5.5. Die Straßenbauverwaltung sagt zu, zu prüfen, ob es fachlich möglich ist, die im Rahmen der Kompensationsmaßnahme vorgesehenen „Kleingewässer“ mit einer Lehmschicht auszubilden.

4.6. Private Einwendungen

4.6.1. Die Straßenbauverwaltung sagt zu, bei der Bepflanzung der Straßenböschungen auf landwirtschaftliche Belange Rücksicht zu nehmen, insbesondere die Verschattung landwirtschaftlich genutzter Flächen zu vermeiden.

4.6.2. Die Straßenbauverwaltung sagt zu, beim Bauablauf auf landwirtschaftliche Belange Rücksicht zu nehmen, insbesondere die Benutzung der Zufahrt zum südlichen Innenohr mit dem Eigentümer abzustimmen.

4.6.3. Die Straßenbauverwaltung sagt zu, die Bepflanzung am nördlichen Kreisverkehrsplatz so zu gestalten, dass Blendwirkungen auf den „Daunerhof“ vermieden werden.

4.6.4. Die Straßenbauverwaltung sagt zu, zu prüfen, ob das Flst. 7438/1, Losnummer 209 auf Gemarkung Langenau als Kompensationsfläche im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes für den Ausbau der A 8 geeignet ist und den Vorschlag an die den Ausbau der A 8 planende Regierung von Schwaben weiterzugeben.

4.6.5 Die Straßenbauverwaltung sagt zu, die Zufahrt zum Autohof Seligweiler auch während der Bauzeit ständig zu ermöglichen.

5. Bescheidung der Einwendungen

Die in diesem Verfahren vorgebrachten Einwendungen und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht mit dieser Entscheidung entsprochen wird oder sie sich nicht anderweitig erledigt haben. Sofern die Befassung mit den Einwendungen nicht unter Bezugnahme auf die konkrete Einzeleinwendung erfolgt, wurde - aus Gründen der Vereinfachung - die Behandlung im Zusammenhang mit allgemeinen Bedenken und Einwendungen vorgenommen. Dies gilt insbesondere für Einwendungen, mit welchen allgemeine Fragen der Erforderlichkeit, der Varianten sowie grundsätzliche Fragen des Flächenbedarfs angesprochen worden sind.

Hinweis:

Entschädigungsfragen werden nicht in diesem Verfahren entschieden. In welcher Art und Höhe im einzelnen Entschädigungsleistungen zu erbringen sind, bleibt Verhandlungen mit der Straßenbauverwaltung und - soweit diese nicht zu einem Ergebnis führen - der Durchführung eines gesonderten Enteignungs- und/oder Entschädigungsverfahrens vorbehalten.

6. Kostenentscheidung

Diese Entscheidung ergeht gebührenfrei. Die Erstattung von Auslagen bleibt vorbehalten. Die den Einwendern und den Trägern öffentlicher Belange in diesem Planfeststellungsverfahren entstandenen Kosten sind nicht erstattungsfähig.

B. Begründung

1. Verfahren

Mit Schreiben vom 17.03.2011 hat die Straßenbauverwaltung des Regierungspräsidiums Tübingen bei der Planfeststellungsbehörde die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens beantragt.

Daraufhin erfolgte am 21.03.2011 die Anhörung der Träger öffentlicher Belange. Sie erhielten Gelegenheit, bis zum 15.04.2011 Stellung zu nehmen.

Auf eine Auslegung der Planunterlagen wurde nach § 73 Abs. 3 Satz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) verzichtet, da der Kreis der Betroffenen bekannt war. Den privaten Betroffenen und den anerkannten Naturschutzverbänden wurden mit Schreiben vom 21.03.2011 die Planunterlagen zugestellt.

Die Frist nach § 73 Abs. 4 Satz 2 VwVfG wurde auf drei Wochen nach Zustellung des Anhörungsschreibens bestimmt. Auf den Ausschluss der Einwendungen nach Fristablauf wurde gem. § 73 Abs. 4 Satz 4 VwVfG hingewiesen. Damit wurde eine angemessene Frist zur Erhebung von Einwendungen von drei Wochen bestimmt. Diese Fristsetzung erfolgte insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Umfang der diesem Planfeststellungsverfahren zugrunde liegenden Planunterlagen überschaubar ist, dass die Unterlagen den Betroffenen zugesandt wurden und dass den Betroffenen die Planung aus den zahlreichen Vorgesprächen mit der Straßenbauverwaltung bereits im Wesentlichen bekannt war.

Auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung konnte verzichtet werden (s.u.). Damit war auch eine Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 9 UVPG nicht erforderlich.

Von den anerkannten Naturschutzverbänden haben zwei Stellung genommen: der Schwäbische Albverein und der NABU Baden-Württemberg haben beide die Planung begrüßt.

Die beteiligten Träger öffentlicher Belange stimmen der Maßnahme zu. Das Landratsamt Alb-Donau-Kreis hat Auflagen mitgeteilt, die soweit erforderlich in den Beschluss übernommen wurden.

Von den fünf betroffenen privaten Eigentümer(gruppen) haben drei Einwendungen erhoben. Ein Pächter hat Einwendungen über den Kreisbauernverband vorgebracht.

Zwei der betroffenen Eigentümer(gruppen) haben durch ihren Rechtsanwalt eingewandt, die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens sei nicht erforderlich und damit unzulässig. Der Vorhabenträger habe wegen der enteignungsrechtlichen Vorwirkung schon aus Gründen der Verhältnismäßigkeit zunächst mit den betroffenen Eigentümern zu verhandeln, um in Fällen unwesentlicher Bedeutung ohne Planfeststellung auszukommen. Diese Auffassung ist unzutreffend. Wann ein Fall unwesentlicher Bedeutung vorliegt, ist im Verwaltungsverfahrensgesetz definiert. Dazu gehört u.a. die Zustimmung der betroffenen Eigentümer. Ob der Vorhabenträger eine derartige Zustimmung einholt oder ein Planfeststellungsverfahren beantragt, liegt in dessen Ermessen. Vorliegend haben Verhandlungen stattgefunden, die jedoch zu keiner Einigung geführt haben. Der Verhandlungszeitraum betrug ca. 1,5 Jahre. Wann der Vorhabenträger Verhandlungen als gescheitert ansieht, muss wiederum ihm überlassen bleiben. Schließlich trägt der Straßenbaulastträger die Verantwortung für die Verkehrssicherheit der Straßen und die Durchführung der Baumaßnahme. Wäre er auf die Zustimmung der Betroffenen angewiesen, könnten notwendige Baumaßnahmen unverhältnismäßig verzögert werden. Liegen die Zustimmungen der Betroffenen nicht vor, kann die Planfeststellungsbehörde nicht von der Durchführung eines Verfahrens absehen. Die Rechte der Eigentümer werden im Planfeststellungsverfahren durch die Einwendungs- und Klagemöglichkeit gewahrt.

2. Planungsgegenstand

Straßenbau

Die vorliegende Maßnahme umfasst den Um- und Ausbau der Anschlussstelle Ulm-Ost der BAB A 8 mit Herstellung eines neuen Überführungsbauwerkes für die B 19 sowie der Neuverknüpfung der Anschlussrampen mit der B 19 in Form zweier Kreisverkehre. Die vorliegende Planung ist auf den 6-streifigen Ausbau der A 8 abgestimmt. Die gesamte Ausbaulänge im Zuge der B 19 beträgt inkl. der Knotenpunkte rd. 830 m. Hinzu kommen weitere Anschlusslängen von 450 m und die Verlegung von 600 m Wirtschaftswegen. Die Gesamtbelastung der B 19 beträgt 16.000 Kfz/24h bei einem SV-Anteil von 10 %.

Die bestehende Einmündung von der B 19 zur Richtungsfahrbahn München südlich der B 19-Brücke wird zum Kreisverkehrsplatz umgestaltet. Zusammen mit der neuen Einmün-

dung eines Wirtschaftsweges entsteht künftig ein vierarmiger Kreisverkehrsplatz. Der Durchmesser beträgt 40 m, die Fahrbahnbreite 6,50 m. Der Umbau ist überwiegend auf bestehenden Verkehrsflächen zu realisieren und erfordert somit nur geringe Anpassungen. Die Führung des Wirtschaftsweges wird für eine regelkonforme und verkehrssichere Anbindung geändert.

An der Einmündung der nördlichen Anschlussrampe in Richtung Stuttgart liegt der Autohof Seligweiler. Er ist derzeit über die um rund 80 m nach Norden versetzte Gemeindeverbindungsstraße in Richtung Thalfingen erschlossen. Dieser Versatz der beiden Einmündungen soll im Rahmen des Um- und Ausbaus der Anschlussstelle verkehrssicherer und leistungsfähiger an einem Kreisverkehrsplatz gebündelt werden.

An den künftig sechsarmigen Kreisverkehrsplatz angebunden werden die B 19, die Anschlussrampe von und zur Richtungsfahrbahn München, der Wirtschaftsweg zum „Daunerhof“ und nach „St. Moritz“, die L 1079 Richtung Langenau, die Gemeindeverbindungsstraße nach Thalfingen und der Autohof Seligweiler. Der Kreisverkehrsplatz ist dementsprechend groß dimensioniert und erhält einen Außendurchmesser von 60 m bei einer Fahrbahnbreite von 6,50 m.

Die B 19 zwischen den beiden Kreisverkehrsplätzen wird neu trassiert. Die Brücke über die A 8 wird rund 70 m westlich der bestehenden Überführung neu errichtet.

Mit dem Ausbau und der Verlegung der B 19 wird straßenbegleitend östlich ein Rad- und Gehweg in einer Breite von 2,50 m neben einem Trennstreifen von 1,75 m mitgeführt.

Weitere Details der Baumaßnahme sind im Erläuterungsbericht beschrieben, auf den hier verwiesen wird.

Der sechsstreifige Ausbau der Bundesautobahn A 8 selbst ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Diesbezügliche Hinweise und Forderungen in den Stellungnahmen und Einwendungen wurden daher nicht in den Beschluss aufgenommen. Sie liegen der Straßenbauverwaltung aber vor und können bei der weiteren Planung des Ausbaus der A 8 berücksichtigt werden.

Entwässerung

Die Straße verläuft nördlich der A 8 innerhalb einer Wasserschutzzone III. Sie erhält Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers gemäß den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag).

Der Hochpunkt der Gradienten der B 19 liegt mittig auf dem neu zu erstellenden Brückenbauwerk. Die beiden Entwässerungsabschnitte teilen sich daher vom Hochpunkt aus in einen südlich und einen nördlich der BAB A 8 liegenden Abschnitt auf. Der nördliche Abschnitt liegt in der WSG-Zone III. Im Zusammenhang mit dem Ausbau der BAB A 8 wird die Entwässerung vollständig an die Entwässerung der A 8 angeschlossen. Bis zu diesem Zeitpunkt wird das anfallende Niederschlagswasser übergangsweise versickert. Das Nie-

erschlagswasser wird dazu in den beiden Entwässerungsabschnitten in geschlossenen Kanalrohrleitungen gesammelt und jeweils zu einer kombinierten Absetz- und Versickerungsmulde geführt. Die im Niederschlagswasser vorhandenen Schwimmstoffe und Leichtflüssigkeiten werden im Absetzbereich der Mulden zurückgehalten. Anschließend wird das anfallende Niederschlagswasser auf der 30 cm starken bewachsenen Oberbodenschicht im Bereich der Versickerflächen der Mulden versickert (siehe Erläuterungsbericht Kapitel 3, insbesondere 3.3 und Unterlage 13).

Naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen

Von der Baumaßnahme werden laut Flächenbilanz insgesamt 4,85 ha Fläche dauerhaft und 4,39 ha vorübergehend in Anspruch genommen. Die dauerhafte Inanspruchnahme teilt sich auf in 2,95 ha für versiegelte Flächen und 1,9 ha für Verkehrsnebenflächen. Die Neuversiegelung beträgt etwa 2,12 ha. Durch Mitbenutzung bereits versiegelter Flächen und Rückbaumaßnahmen verbleiben eine Netto-Neu-Versiegelung von 1,55 ha sowie eine Netto-Neu-Inanspruchnahme für Verkehrsnebenflächen von 0,46 ha.

Zur Kompensation der naturschutzrechtlichen Eingriffe werden die im Zuge der Baumaßnahme entfallenden Straßen- und Verkehrsgrünflächen (nördliche Brückenrampe der B 19, Teile der nördlichen Autobahnauffahrt und der südlichen Brückenrampe der B19) zu landwirtschaftlicher Nutzfläche rekultiviert. Der vorhandene Baum- und Gehölzbewuchs, der im Rahmen des Um- und Ausbaues der Anschlussstelle entfällt, wird durch Neupflanzung im Bereich der neu angelegten Straßenneben- und Verkehrsgrünflächen ersetzt. Die Kompensationsmaßnahme im Bereich des Langenauer Rieds ist Bestandteil des vorgesehenen Maßnahmenpools zum Gesamtausbau der BAB A 8. Sie sieht die Umwandlung einer Ackerfläche in extensives Grünland vor (Maßnahmenbeschreibung siehe Erläuterungsbericht Kapitel 4, insbesondere 4.5).

3. Planrechtfertigung

§ 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG enthält als ungeschriebenes Tatbestandsmerkmal das Gebot der Planrechtfertigung (BVerwGE 84,123 ff., 130). Eine fernstraßenrechtliche Planung ist dann gerechtfertigt, wenn für das mit ihr verfolgte Vorhaben nach Maßgabe der vom Bundesfernstraßengesetz allgemein verfolgten Ziele ein Bedürfnis besteht. Erforderlich ist eine Planung dabei nicht erst im Sinne ihrer Unausweichlichkeit, sondern schon dann, wenn sie vernünftigerweise geboten ist (BVerwGE 72, 282 ff., 285).

Vorliegend ergibt sich die Planrechtfertigung für die Neukonzeption der Anschlussstelle Ulm-Ost der A 8 bereits unmittelbar aus dem Gesetz.

Der Ausbau der BAB A 8 zwischen der AS Ulm-West und dem Autobahnkreuz Ulm/Elchingen ist unter den Nummern 65 und 66 im vordringlichen Bedarf des BVWP ent-

halten. Die Neukonzeption der Anschlussstelle Ulm-Ost der BAB A 8 ist Bestandteil des Ausbaus der A 8. Damit ist der Bedarf auch für die vorliegende Maßnahme gemäß § 1 Abs. 2 des Fernstraßenausbaugesetzes gesetzlich verbindlich festgestellt.

Der Ausbau der A 8 ist weder Voraussetzung noch zwingende Folge der vorliegenden Neukonzeption. Die Anschlussstelle mit Brückenneubau und Umbau der Rampeneinmündungen zu Kreisverkehrsplätzen ist auch als eigenständiger Abschnitt des A 8-Ausbau verkehrswirksam und sinnvoll zu realisieren.

Unabhängig von der gesetzlichen Bedarfsfeststellung ist die Maßnahme auch isoliert gerechtfertigt.

Ziele der Planung sind Erhalt und Verbesserung der Verkehrssicherheit der B 19-Brücke sowie der gesamten Anschlussstelle Ulm-Ost der BAB A 8.

Nach den Bauwerksprüfungen der B 19-Brücke wären Instandsetzungsarbeiten in Höhe von ca. 400.000 Euro dringlich. Zusammen mit einer inzwischen notwendigen Verstärkung durch weiteren Anstieg der Lkw-Lasten wären ca. 700.000 Euro notwendig.

Schon wegen der hohen Kosten wäre eine vorübergehende Instandsetzung im Bestand bis zum Autobahnausbau unwirtschaftlich.

Hinzu kommt, dass das vorhandene Überführungsbauwerk den Verkehrssicherheitsbelangen der unterführten vierstreifigen A 8 aufgrund des beschränkten Durchfahrtsquerschnitts ohne ausreichenden Standstreifen nicht mehr genügt. Eine Bauwerkssanierung im Bestand ist daher auch aus Gründen der Verkehrssicherheit auf der unterführten Autobahn nicht zu vertreten.

Es müsste also auch ohne Ausbau der A 8 der Querschnitt der Brücke erweitert werden, was nur mit einem Neubau möglich wäre. Angesichts des vorgesehenen und bereits in der Planung befindlichen Autobahnausbau ist es daher gerechtfertigt, den Neubau der Brücke bereits auf die geplante sechsstreifige A 8 auszulegen.

Auch der Umbau der beiden Einmündungsbereiche südlich und nördlich der Brücke zu Kreisverkehrsplätzen ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens bei einer Gesamtbelastung von 16.000 Kfz/24h und einem SV-Anteil von 10 % der B 19 gerechtfertigt. Damit kann zum einen der Verkehr sicher und leicht abgewickelt werden, zum anderen wird aber auch die Geschwindigkeit gebremst, was wiederum zu einer höheren Verkehrssicherheit beiträgt.

Aufgrund der verkehrlichen Bedeutung des Autohofes Seligweiler als Rastanlage für den Fernverkehr ist die vorgesehene direkte Anbindung über den Kreisverkehr gerechtfertigt.

Insgesamt wird mit dem Um- und Ausbau der Anschlussstelle ein verkehrssicheres und leistungsfähiges Konzept für alle Verkehrsteilnehmer verfolgt, das die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet und auch unabhängig vom Ausbau der A 8 vernünftiger Weise geboten ist.

4. Umweltverträglichkeitsprüfung

Auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung konnte verzichtet werden.

Es handelt sich vorliegend um die Änderung einer Bundesautobahn bzw. einer sonstigen Bundesstraße. Die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3 e Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. § 3 c Abs. 1 Satz 1 UVPG hat ergeben, dass das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf die nach § 2 Abs. 1 UVPG zu prüfenden Schutzgüter haben wird.

Schutzgut Mensch: Die Verkehrsbelastung wird durch den Neubau der B 19-Brücke und die Neugestaltung der Anschlussstelle mit zwei Kreisverkehrsplätzen nicht erhöht. Die nördliche Rampe rückt zwar näher zur Hofstätte „Daunerhof“. Die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) werden dadurch jedoch nicht überschritten. Die Schadstoffbelastung ändert sich nicht. Wichtige Wegeverbindungen bleiben erhalten.

Schutzgut Pflanzen und Tiere: Durch die Maßnahme werden Ackerflächen beansprucht, die durch die vorhandenen Straßen bereits vorbelastet sind. Außerdem wird bestehendes Straßenbegleitgrün entfallen, was jedoch durch Neupflanzung ausgeglichen wird. Die Beeinträchtigung des Schutzgutes Tiere und Pflanzen ist nicht erheblich.

Schutzgut Boden: Durch die Netto-Neuversiegelung ergibt sich eine dauerhafte Beeinträchtigung des Schutzguts Boden im Umfang von etwa 1,55 ha. Diese wird durch die Kompensationsmaßnahme im Langenauer Ried kompensiert.

Schutzgut Wasser: Die Straße verläuft teilweise innerhalb einer Wasserschutzzone III. Die Entwässerung erfolgt über zwei Absetz- und Versickerungsmulden mit Leichtstoffabscheider. Eine Beeinträchtigung des Grundwassers ist nicht zu befürchten. Oberflächengewässer sind nicht vorhanden.

Die Schutzgüter **Landschaft und Erholung** sowie **Kultur- und sonstige Sachgüter** sind nicht betroffen.

Fazit: Bei dem Straßenbauvorhaben handelt es sich um eine Maßnahme geringer Ausdehnung. Die Neuversiegelung und zusätzliche Flächeninanspruchnahme erfolgt auf Ackerflächen, die durch ihre direkte Nachbarschaft zu bestehenden Verkehrswegen bereits vorbelastet sind. Die Beeinträchtigungen von Tieren und Pflanzen sind gering und können durch entsprechende Maßnahmen minimiert bzw. kompensiert werden. Gleiches gilt für das Schutzgut Boden. Aufgrund der Entwässerung des Straßenoberflächenwassers über die beiden Absetz- und Versickerungsmulden ist eine Beeinträchtigungen des Grundwassers nicht zu besorgen.

5. Natura 2000-Verträglichkeit, Artenschutz

Natura 2000-Schutzgebiete sind von der Maßnahme nicht betroffen.

Auch artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 Abs.1 BNatSchG (Zugriffsverbote) werden nicht berührt.

Soweit im Bereich südwestlich der Auffahrtsrampe in Richtung München jeweils ein Revier der Goldammer und des Grauschnäppers betroffen sind, handelt es sich um bereits durch die bestehenden Verkehrswege vorbelastete Bereiche. Die zusätzlichen Auswirkungen durch den Umbau gehen darin unter und führen daher zu keiner Störung. Außerdem handelt es sich bei der Goldammer um eine relative häufige Art, so dass selbst der Verlust eines Brutrevieres für die Population und deren Erhaltungszustand nicht relevant wäre. Wenn die Beseitigung der Gehölze zur Freimachung des Baufeldes außerhalb der Brutzeit erfolgt, führt dies somit nicht zu einem artenschutzrechtlichen Verbotstatbestand. Außerdem werden wieder Sträucher und Gehölze (keine Bäume) im Bereich des südlichen Kreisverkehrsplatzes angepflanzt, so dass das Habitat wieder hergestellt wird. (Siehe Artenschutzfachlicher Beitrag vom September 2008 mit Nachtrag vom Oktober 2010 von J. Trautner zum Ausbau der A 8; S. 31, S. 40, S. 47)

6. Öffentliche und private Belange

6.1. Varianten und Dimensionierung

6.1.1. Lage der neuen Brücke und Trassenführung

Es wurde geprüft, ob eine Realisierung der **Planung in der vorhandenen Lage** der B 19-Brücke möglich wäre (Neubau im Bestand). Dies hätte jedoch den offensichtlichen Nachteil, dass während der Bauzeit entweder die B 19 gesperrt werden müsste, was verkehrlich nahezu unvermeidbar wäre, oder aufwändige Behelfsbauwerke notwendig wären. Damit sind hohe Kosten verbunden und ebenfalls Eingriffe in landwirtschaftliche Grundstücke erforderlich. Auch das Brückenbauwerk selbst würde länger und damit teurer. Zu berücksichtigen ist auch, dass die Gasleitung der GVS selbst für vorübergehende Maßnahmen verlegt werden müsste. Diese Lösung ist daher insgesamt nicht als besser geeignet zu bewerten.

Auch eine **Trassierung östlich des Bestandes** wurde geprüft. Eine Verlegung nach Osten würde jedoch in bisher nicht durch die Verkehrsanlagen beeinträchtigte Flächen eingreifen, die derzeit landwirtschaftlich genutzt sind. Der Betrieb des Autohofes würde zudem erheblich eingeschränkt und die vorhandene Ferngasleitung der GVS müsste auf einer großen Länge verlegt werden.

Demgegenüber greift die gewählte Verlegung nach Westen in die bestehenden „Innenohren“ der Anschlussstelle ein, die zwar ebenfalls landwirtschaftlich genutzt sind, allerdings bereits eine gewisse Belastung durch die Verkehrsanlagen aufweisen. Eine Belastung anderer Belange ist mit dieser Trassenführung dagegen nicht verbunden. Es wird - im Ge-

genteil - die Zugänglichkeit zu dem derzeit westlich der B 19 liegenden Kabelcontainer verbessert. Die Verlegung nach Westen vermeidet auch die Beeinträchtigung des Autohofs Seligweiler und schließt sogar eine mögliche Erweiterung nicht aus.

Zudem ist vorgesehen, den Flächenverbrauch im Zuge des Ausbaus der A 8 so zu optimieren, dass die neue nördliche Anschlussrampe (Richtungsfahrbahn Stuttgart) enger an die neue B 19 Trasse gerückt wird und die dadurch freiwerdende Fläche wieder der landwirtschaftlichen Nutzung übergeben werden kann. Das südliche Innenohr ist beim Ausbau der A 8 für ein Rückhaltebecken im Rahmen der Entwässerung und für landschaftspflegerische Maßnahmen vorgesehen.

Selbst wenn diese künftigen Entwicklungsmöglichkeiten unberücksichtigt blieben, drängt sich auch eine Verlegung der B 19 auf die Ostseite der bestehenden Brücke nicht als besser geeignete Alternative auf.

6.1.2. Nördlicher Kreisverkehrsplatz

Auch in Details der Planung gibt es keine sich aufdrängende Varianten. Insbesondere ist der nördliche Kreisverkehrsplatz nicht überdimensioniert. Eine kleinere Ausführung würde das Ziel der Planung, mehr Verkehrssicherheit zu schaffen, nicht erreichen. Aufgrund der sechs anzubindenden Äste kommt ein kleinerer Durchmesser nicht in Betracht. Auf die Anbindung einzelner Äste zu verzichten, würde die Übersichtlichkeit und die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes verschlechtern. Auch die Erreichbarkeit des Autohofes würde leiden. Die Anbindung des Hauptwirtschaftsweges nach „St. Moritz“ und zum „Daunerhof“ wäre so nicht möglich.

Daher ist auch die von dem betroffenen Eigentümer vorgeschlagene Variante abzulehnen, wonach die bestehende Einmündung der nördlichen Anschlussrampe in die B 19 beibehalten werden soll. Dies wäre als Übergangslösung denkbar gewesen und wurde von der Straßenbauverwaltung als solche im Rahmen der Verhandlungen über eine einvernehmliche Lösung angeboten, weil damit die Grundstücksbetroffenheit des Einwenders hätte vermieden werden können. Der hier gegenständliche Kreisverkehrsplatz wäre dann im Zuge des Verfahrens für den Ausbau der A 8 beantragt worden. Jedenfalls dem rechtlichen Vertreter des Betroffenen ist dies bereits aus den Verhandlungen bekannt. In der Erörterungsverhandlung wurde dies vom Antragsteller noch einmal bestätigt. Es ist nachvollziehbar, dass die Straßenbauverwaltung bereits zum jetzigen Zeitpunkt eine Lösung beantragt hat, die dauerhaften Bestand haben kann und den Anforderungen an die Verkehrssicherheit entspricht.

Im vormaligen Beteiligungsverfahren für die von dem Einwender favorisierte Lösung wurde sowohl von der Polizei als auch der Straßenverkehrsbehörde sehr bedauert, dass die Kreisverkehrslösung nicht realisiert werden soll. Dementsprechend stimmen im vorliegenden Verfahren die betroffenen Träger öffentlicher Belange der Kreisverkehrslösung auch ohne Abstriche zu.

Da mit der vorliegenden Planung keine unzumutbaren Beeinträchtigungen für den Einwender (siehe dazu Kapitel 6.7.2.) dafür aber zahlreiche Vorteile für Verkehrsführung und Verkehrssicherheit (siehe dazu Kapitel 6.4) verbunden sind, steht auch der Planfeststellung des nördlichen Kreisverkehrs nichts entgegen.

6.2. Umweltbelange

6.2.1. Natur und Landschaft

Die **naturschutzrechtliche Eingriffsregelung** wird beachtet. Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen werden durchgeführt (u.a. Bodenandeckung der Straßennebenflächen, standortgemäße Begrünung, Rekultivierung der Bau- und Betriebsflächen) und verbleibende Eingriffe werden kompensiert.

Laut Flächenbilanz im Erläuterungsbericht werden von der Baumaßnahme dauerhaft 2,95 ha durch versiegelte Flächen und 1,9 ha durch Verkehrsnebenflächen belegt. Durch Mitbenutzung bereits versiegelter Flächen und Rückbaumaßnahmen verbleibt eine Netto-Neu-Versiegelung von 1,55 ha sowie eine Netto-Neu-Inanspruchnahme für Verkehrsnebenflächen von 0,46 ha. Hinzu kommen 3,14 ha Flächen, die vorübergehend in Anspruch genommen und danach wieder rekultiviert werden.

Gegen die Zahlen der Flächenbilanz wurde eingewandt, dass diese bezüglich der dauerhaften Inanspruchnahme signifikant von den Zahlen des Grunderwerbsverzeichnis bezüglich des Erwerbes abweichen. Dies ist zutreffend und liegt daran, dass der Begriff „dauerhafte Inanspruchnahme“ in der Flächenbilanz nur die Flächen beinhaltet, die aus naturschutzfachlicher Sicht dauerhaft keinen Nutzen mehr haben. So gehören Flächen mit Verkehrsbegleitgrün zwar rechtlich zur Straße und damit im Grunderwerbsverzeichnis zu den zu erwerbenden Flächen, stellen aber für die Flächenbilanz keine dauerhafte Inanspruchnahme dar, weil sie wieder Funktionen im Naturhaushalt übernehmen. Insofern sind die Angaben zur dauerhaften Inanspruchnahme in der Flächenbilanz und die zur dauerhaften Inanspruchnahme im Grunderwerbsverzeichnis wegen ihres völlig anderen Aussagegehalts nicht vergleichbar.

Die Konfliktanalyse zeigt, dass sich Kompensationsbedarf hauptsächlich aufgrund der Beeinträchtigung des Schutzguts Boden ergibt. Danach wurden auch Art und Umfang der Kompensationsmaßnahmen festgelegt.

Entfallender Baum - und Gehölzbewuchs des Straßenbegleitgrüns wird durch Neupflanzung ausgeglichen. Ein eingriffsnaher funktional gleichwertiger Ausgleich für das Schutzgut Boden ist jedoch nur im Umfang der Entsiegelungsmaßnahmen möglich, durch Rückbau von entfallenden Straßen- und Verkehrsnebenflächen und Rekultivierung zu landwirtschaftlicher Nutzfläche.

Diesbezüglich wurde gerügt, dass die **rückzubauende Straßenfläche der B 19** auch als mögliche Erweiterung des Autohofes angeführt wird. Eine solche Erweiterung ist weder Gegenstand dieses Verfahrens noch bereits anderweitig konkret geplant. Sollte statt der derzeit vorgesehenen und entsprechend bilanzierten Rekultivierung eine andere Planung erfolgen, wäre auch eine Änderung dieses Beschlusses erforderlich bzw. eine entsprechende Kompensation in dem für die Erweiterung erforderlichen Verfahren anzuordnen.

Insbesondere agrarstrukturelle Belange i.S.v. von § 15 Abs. 3 BNatSchG stehen weiteren eingriffsnahen, d.h. im Umfeld der A 8/ B 19 gelegenen Kompensationsmaßnahmen entgegen. Die im Bereich der Autobahn vorhandenen Böden sind aufgrund ihrer recht hohen Wertigkeit kaum aufwertungsfähig. Entsprechend groß wäre der Flächenbedarf gerade für Maßnahmen zur Kompensation von Eingriffen in das Schutzgut Boden. Deshalb wird im LBP zur gesamten Ausbaustrecke der A 8 ein Maßnahmenschwerpunkt im Bereich von Langenauer Ried und Leipheimer Moos gebildet. Als Teil dieses Konzeptes - aber mit eigenständiger Funktionalität - ist die im Erläuterungsbericht unter 4.5.3 beschriebene Ersatzmaßnahme vorgesehen.

Hierzu wurde eingewandt, dass dieses Vorgehen der **Stufenfolge „Ausgleich vor Ersatz“** nicht gerecht werde. Dazu ist festzustellen, dass diese Stufenfolge im Bundesnaturschutzgesetz auch deshalb aufgehoben wurde, um die Eingriffe in landwirtschaftliche Flächen im Umfeld einer Baumaßnahme möglichst gering halten zu können. Davon wurde hier Gebrauch gemacht.

Weiter wurde eingewandt, dass der **bilanzierte Kompensationsbedarf zu gering** sei. Der Kompensationsbedarf wurde mit 2,41 ha ermittelt (siehe Erläuterungsbericht S. 27, 28). Der Gutachter hat dies in der Erörterung nachvollziehbar erläutert. Nachfragen seitens des Einwenders bzw. seines Rechtsanwaltes gab es dazu nicht.

Die für die Kompensation vorgesehene Fläche ist aufwertungsfähig und die vorgesehenen Maßnahmen sind auch geeignet, die verbleibenden Defizite beim Schutzgut Boden zu kompensieren.

Auch die **Flächenauswahl** ist nicht zu beanstanden. Es handelt sich hier um eine Fläche im Eigentum der Stadt Langenau, die verpachtet und kurzfristig kündbar ist. Dem Gebot, öffentliche vor privaten Flächen in Anspruch zu nehmen, wird damit genüge getan.

Anzumerken bleibt, dass weder die Naturschutzbehörden noch die Naturschutzverbände zur Ermittlung des Kompensationsbedarfs und zum Kompensationskonzept irgendwelche Bedenken geäußert haben.

Der durch die Baumaßnahme verursachte Eingriff ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde durch das hier planfestgestellte Maßnahmenkonzept vollständig kompensiert.

Die Baumaßnahme liegt am Rande des **Landschaftsschutzgebietes** „Jungingen“, Landschaftsteil Nr. 2 „Großer Gehr“. Das Gebiet wird durch die Baumaßnahme nur randlich

tangiert. Beim Bau ist jedoch darauf zu achten, dass sich die Baufelder nicht in Waldbereiche hinein erstrecken. Das Landschaftsbild und die sowieso eher geringe Erholungsfunktion werden durch die Maßnahme nicht beeinträchtigt.

6.2.2. Bodenschutz

Das Landratsamt Alb-Donau-Kreis hat Auflagen zum **Bodenschutz** mitgeteilt. Auch der Kreisbauernverband hat sich hierzu geäußert, insbesondere zu Ausbau, Lagerung und Verwendung des Oberbodens.

Die Straßenbauverwaltung hat ausgeführt, dass Abtrag, Lagerung und Wiederverwendung des Oberbodens entsprechend den technischen Regelwerken erfolgen wird. Hierzu gehören die DIN 19731 (Bodenbeschaffenheit – Verwertung von Bodenmaterial (Ausgabe 05/1998)¹ sowie die DIN 18915 (Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Bodenarbeiten (Ausgabe August 2002)². Dies ist grundsätzlich ausreichend, um den rechtlichen Anforderungen des Bodenschutzes zu genügen. Soweit hierzu dennoch Auflagen aufgenommen wurden, dienen sie der Präzisierung. Hierauf ist bei der Ausführung besonderes Augenmerk zu legen.

6.2.3. Wasserwirtschaft

Bislang erfolgte die Straßenentwässerung der Anschlussstelle durch Ableitung des Niederschlagswassers über die Dammschulter und Versickerung in die anschließenden, überwiegend landwirtschaftlich genutzten Flächen. Diese Art der Entwässerung entspricht nicht den Anforderungen, die die Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) stellt. Der nördlich der A 8 gelegene Teil der Maßnahme liegt innerhalb der Wasserschutzzone III des Wasserschutzgebietes 1 des Zweckverbandes Landeswasserversorgung Stuttgart (Donauried-Hürbe). Bei einer Gesamtbelastung von 16.000 Kfz/24h und einem SV-Anteil von 10 % der B 19 werden Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers gemäß den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) ergriffen. Dadurch verbessert sich die Situation gegenüber dem Bestand deutlich. Selbst in Wasserschutzgebieten lässt die RiStWag (Ziff. 6.2.6.4 oder Ziff. 6.2.6.5) bei Um- und Ausbaumaßnahmen einen Verzicht auf bestimmte Maßnahmen zu, wenn der Grundwasserschutz insgesamt verbessert wird. Auch hier tragen die vorgesehenen Maßnahmen zu einer Verbesserung des Grundwasserschutzes bei: Das Straßenoberflächenwasser wird bisher ungereinigt zur Versickerung gebracht, nunmehr wird es über die beiden Regenabsetzbecken und Versickerungsmulden geleitet. Bis-

¹ Die DIN 19731 beschreibt die Anforderungen an den Ausbau und die Zwischenlagerung von Bodenaushub, z.B. die separate Lagerung unterschiedlicher Verwertungsklassen, die Vermeidung von Verdichtung, Vernässung und Gefügeveränderungen.

² Die DIN 18915 gilt für alle Bodenarbeiten, z.B. bei Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen, für Pflanzarbeiten oder Rasen- und Saatarbeiten und findet im Garten- und Landschaftsbau häufig Verwendung. Sie enthält Vorgaben zur Bodenverbesserung, Zwischenbegrünung, Bodenbearbeitung und Pflege und enthält Prüfverfahren für die Beurteilung der Bodeneignung.

her besteht auch keine Möglichkeit, zu verhindern, dass wassergefährdende Flüssigkeiten im Havariefall zumindest teilweise im Untergrund versickern. Durch das vorgesehene Entwässerungssystem werden Schadstoffe nunmehr in den Absetzbecken der Versickerungsmulden aufgefangen.

Die Entwässerung wurde bereits in der Planungsphase mit dem Zweckverband sowie dem für wasserwirtschaftliche Belange zuständigen Landratsamt abgestimmt. Das Landratsamt Alb-Donau-Kreis fordert nun, dass das Oberflächenwasser des Rad- und Gehwegs über eine 30 cm mächtige Oberbodenschicht versickert wird. Vorgesehen sind nur 15 cm (siehe Straßenquerschnitt, Unterlage 6), da eine Erhöhung der Oberbodenandeckung technisch wegen Rutschungsgefahr nicht möglich sei. Die Andeckung sollte aber so mächtig ausgeführt werden, wie dies technisch machbar ist. Bei einer Böschungsneigung von 1:1,5 sind in der Regel jedenfalls 20 cm Oberbodenandeckung vorgesehen. Dies sollte also auch hier möglich sein.

Die Schutzgebietsverordnung verbietet nur das Versickern von nicht ausreichend gereinigtem Abwasser. Die Abwasserreinigung (Absetzbecken/ Filterschicht) ist aus Sicht des Grundwasserschutzes insbesondere für eine temporäre Lösung ausreichend, so dass nicht gegen die WSG-Verordnung verstoßen wird und daher auch keine Befreiung erforderlich ist.

Eine wasserrechtliche Erlaubnis ist nach Nr. 2.2 der VwV-Straßenoberflächenwasser (GABl vom 27.02. 2008, S. 54) i.V.m. der Niederschlagswasserverordnung (GBl. vom 20.04.1999, S. 158) nicht erforderlich. Das Straßenoberflächenwasser wird in geschlossenen Leitungen den Absetz- und Versickerungsmulden zugeführt und dort über eine 30 cm mächtige bewachsene Oberbodenschicht versickert. Im Wasserschutzgebiet sind keine höheren Anforderungen an die Abwasserbeseitigung zu stellen (s.o.).

Die vom Kreisbauernverband geforderte Auflage, kein Straßenoberflächenwasser auf den umliegenden landwirtschaftlichen Flächen zu versickern erübrigt sich, da das nicht vorgesehen ist. Im übrigen geht der Hinweis auf die Verordnung zur Abwasserbeseitigung im ländlichen Raum fehl, da es dort um häusliche Abwässer und insbesondere Fäkalien geht, nicht aber um Straßenoberflächenwasser.

Es bestehen keine Bedenken gegen die vorgesehene Lösung - zumal sie als Interimslösung bis zum Ausbau der A 8 gedacht ist, bei dem auch die Anschlussstelle Ulm-Ost an das dann vorgesehene geschlossene Entwässerungssystem bis zur Donau angeschlossen werden soll. Um sicherzustellen, dass die Entwässerung der Anschlussstelle dauerhaft den gesetzlichen Anforderungen entspricht, wird die Verpflichtung der Straßenbauverwaltung aufgenommen, ggfl. eine Änderung der Entwässerungseinrichtungen herbeizuführen.

Sollte die Planfeststellung für den weiteren Ausbau der A 8 scheitern oder samt Straßenentwässerung nicht innerhalb einer Frist von 6 Jahren ab Fertigstellung der vorliegenden Maßnahme ebenfalls in Betrieb genommen worden sein und die Inbetriebnahme auch

nicht für die nächsten 6 Jahre absehbar sein, hat der Vorhabenträger in Absprache mit den zuständigen Fachbehörden ggfls. einen Änderungsantrag bezüglich der Entwässerung zu stellen und diese an den Stand der Technik anzupassen. Diese Regelung entspricht der Regelung im Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau der A 8 und den Neubau der Eisenbahnhochgeschwindigkeitsstrecke Wendlingen-Ulm vom 12.11.2008.

6.2.4. Lärm- und Schadstoffbelastung

Nach § 41 Bundesimmissionsschutzgesetz ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Wann eine wesentliche Änderung vorliegt, wird in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) definiert. Danach ist die Änderung wesentlich, wenn

1. eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um eines oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder
2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Bei der Baumaßnahme handelt es sich um einen erheblichen baulichen Eingriff. Allerdings wird dadurch keine wesentliche Änderung im Sinn der 16.BImSchV herbeigeführt.

Durch die Baumaßnahme ist nicht mit einer Verkehrszunahme zu rechnen. Eine Erhöhung der Beurteilungspegel durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen ist daher auszuschließen.

Vom Gebäude des Autohofs Seligweiler rückt die Trasse außerdem etwas ab, was jedenfalls nicht zu einer Erhöhung der Beurteilungspegel führt.

Die neue Rampe zur Richtungsfahrbahn Stuttgart rückt allerdings etwas näher an die Hofstätte „Daunerhof“. Der Abstand zur Fahrbahn verringert sich dadurch auf bis zu 150 m, es kommt aber allein durch den Verkehr der Rampe zu keiner Überschreitung der gesetzlichen Grenzwerte (54 dB(A) nachts, 64 dB(A) tags), so dass keine Lärmschutzansprüche bestehen.

Zu berücksichtigen ist weiterhin, dass der bestimmende Faktor hinsichtlich der Lärmbelastung des „Daunerhofes“ nicht der Verkehr der Zufahrtsrampe der Anschlussstelle ist sondern die Autobahn selbst. Der von der Rampe ausgehende Lärm wird durch den von der

Autobahn ausgehenden Lärm in der Praxis vollständig überlagert. Die Autobahn wird aber durch die vorliegende Maßnahme nicht geändert. Sollte die Autobahn ausgebaut werden und dies zur Überschreitung der Grenzwerte führen, wäre in diesem Zusammenhang Lärmschutz zu gewähren.

Da durch die Baumaßnahme keine Verkehrszunahme hervorgerufen wird, ändert sich auch die **Schadstoffbelastung** im Umfeld der Maßnahme nicht. Auch hier gilt im Übrigen, dass bestimmender Faktor der Verkehr der Autobahn ist, deren Ausbau nicht Gegenstand des Verfahrens ist.

Weitere Umweltbelange sind nicht betroffen. Damit stehen dem Um- und Ausbau der Anschlussstelle Ulm-Ost keine Umweltbelange entgegen.

6.3. Land- und Forstwirtschaft

Insgesamt werden durch die Baumaßnahme selbst 2,753 ha landwirtschaftliche Fläche dauerhaft neu beansprucht (Erläuterungsbericht S. 25, Übersicht 4.3, Summe der Biotop-typen Spalten 1 bis 4). Durch die Kompensationsfläche im Langenauer Ried kommen nochmals 2,41 ha hinzu. Durch diese Flächeninanspruchnahme werden öffentliche Belan-ge der Landwirtschaft nicht beeinträchtigt.

Hinsichtlich des rückzubauenden und zu rekultivierenden Abschnitts der alten B 19 haben Landratsamt Alb-Donau-Kreis und Kreisbauernverband angeregt, die Qualität der Fläche zu definieren. Rückbau und Rekultivierung werden entsprechend der hierfür geltenden technischen Normen durchgeführt (siehe Kapitel Bodenschutz). Die Bonität der neu ent-stehenden Ackerflächen sollte derjenigen der angrenzenden Flächen entsprechen.

Vom Kreisbauernverband und privaten Einwendern wurde bezüglich der naturschutzrecht-liche Kompensationsmaßnahmen auf § 15 Abs. 3 BNatschG hingewiesen, wonach bei Flä-chenauswahl insbesondere auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen ist. Dies wurde vorliegend beachtet. Siehe dazu die Ausführungen beim Kapitel Naturschutz.

Vorübergehend werden zusätzlich 2,561 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen bean-sprucht (siehe a.a.O, Übersicht 4.4., Summe Spalten 1 bis 4). Die Flächen werden rekulti-viert und stehen nach Abschluss der Bauarbeiten der Landwirtschaft wieder zur Verfügung. Angesichts einer Bauzeit von insgesamt nur 1,5 Jahren werden auch dadurch keine öffent-lichen Belange beeinträchtigt.

Die Zuwegungen zu den Grundstücken bleiben auch während der Bauzeit erhalten.

Nach Abschluss der Bauarbeiten erfolgt die Erschließung des Grundstückes 310 wie bis-her vom Parkplatz Seligweiler her über den bestehenden Weg am heutigen östlichen Dammfuß. Mit dem Rückbau der verlassenen B 19 wird zwar die Durchlassröhre, nicht je-doch die Wegeverbindung aufgegeben. Die Erschließung der durch die neue, verlegte

B 19 abgetrennten Flächen des Grundstücks 310 westlich des neuen Straßendamms (nördliches Innenohr) erfolgt durch den autobahnparallelen Weg vor dem nördlichen Brückenwiderlager.

Während der Bauphase steht der örtliche Bauleiter als Ansprechpartner für die betroffenen Landwirte zur Verfügung.

Die Forstwirtschaft ist nicht betroffen, da kein Wald beansprucht wird.

6.4. Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit im Bereich der Anschlussstelle wird deutlich verbessert. Durch die neue Streckencharakteristik der B 19 wird sich die Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer reduzieren. Rückstaus in die Anschlussrampen werden durch die beiden leistungsfähigen Kreisverkehre vermieden. Die Verkehrsführung wird übersichtlicher. Entsprechend haben auch alle beteiligten Träger öffentlicher Belange, insbesondere die Polizei, die Planung der beiden Kreisverkehrsplätze sehr begrüßt, insbesondere weil dadurch auch ohne polizeiliche Kontrollen oder stationäre Überwachungseinrichtungen eine Verringerung der Geschwindigkeit erreicht wird.

6.5. Kommunale Belange

Die **Stadt Langenau** befürchtet vermehrten Verkehr auf der L 1079 in Richtung A 7, insbesondere in Verbindung mit dem geplanten Doppelanschluss Ulm-West/ Eiselauer Weg. Sie fordert daher, das Durchfahrtsverbot für LKW durch Albeck dauerhaft aufrecht zu erhalten.

Die gegenständliche Maßnahme ändert nichts an den bestehenden Verkehrsverhältnissen. Es wird durch die Umgestaltung der bestehenden Einmündungen in Kreisverkehrsplätze nicht zu mehr Verkehr kommen. Der **Verwaltungsverband Langenau** geht sogar davon aus, dass es durch den Kreisverkehr leichter möglich ist, eventuell fehl geleitete LKW wieder auf die Autobahn A 8 zurückzuführen.

Das Durchfahrtsverbot in Albeck steht in keinem Zusammenhang mit der hier vorgesehenen Baumaßnahme. Veränderungen diesbezüglich ergeben sich durch das Vorhaben nicht.

Die **Gemeinde Elchingen** begrüßt die Planung, weist aber darauf hin, dass die Gemeindeverbindungsstraße in Richtung Thalfingen nach dem Autohof Seligweiler auf 3,5 t beschränkt ist und entsprechend beschildert werden muss. Die Beschilderung wird nach Fertigstellung der Baumaßnahme zusammen mit der Straßenverkehrsbehörde vorgenommen.

6.6. Belange der Leitungsträger

Im Bereich der Baumaßnahme müssen Versorgungsleitungen verlegt werden. Die betroffenen Leitungsträger haben der Maßnahme im Wesentlichen zugestimmt und einzuhaltende

Bedingungen mitgeteilt. Diese wurden als Auflagen in den Planfeststellungsbeschluss übernommen. Die dort in Bezug genommenen Schreiben liegen der Straßenbauverwaltung vor. Die Straßenbauverwaltung hat deren Einhaltung bereits zugesagt.

Die Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH bittet darum, die Planung so anzupassen, dass ihre Leitungen nicht verlegt werden müssen. Dies ist jedoch aufgrund der notwendigen Trassierungsparameter und Höhenverhältnisse nicht möglich.

6.7. Private Belange

6.7.1. Eigentum und Pacht allgemein

Von der Baumaßnahme sind insgesamt fünf private Eigentümer(gruppen) durch Inanspruchnahme von Grundeigentum betroffen. Zwei Einwendungen betreffen die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen als Eigentümer, eine Einwendung betrifft den Autohof Seligweiler, eine weitere Einwendung bezieht sich auf eine gepachtete Fläche.

Die öffentlichen Verkehrsinteressen überwiegen vorliegend die Interessen der privaten Grundstücksbetroffenen an einem (vollständigen) Erhalt ihres Eigentums.

Bei der Abwägung der von der Straßenbaumaßnahme berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung gehört das unter den Schutz des Art. 14 Abs. 1 Grundgesetz (GG) fallende Eigentum in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen. Dabei verkennt die Planfeststellungsbehörde nicht, dass jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken grundsätzlich einen schwer wiegenden Eingriff für den betroffenen Eigentümer darstellt. Das Interesse, das ein Eigentümer an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz hat, genießt jedoch bei der straßenrechtlichen Planfeststellung keinen absoluten Schutz. Vielmehr können die Belange der betroffenen Eigentümer bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden.

Im vorliegenden Fall kann auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken in dem vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Es wird an keiner Stelle mehr Fläche beansprucht, als notwendig. Insbesondere wurde bei der Auswahl der Kompensationsmaßnahme darauf geachtet, vorrangig öffentliche Flächen in Anspruch zu nehmen.

Die Straßenplanung beansprucht die landwirtschaftlichen Flächen jeweils am Grundstücksrand. Durchschneidungen konnten ebenso vermieden werden wie unwirtschaftliche Restflächen. Die rekultivierte Fläche der alten B 19 wird wieder der landwirtschaftlichen Nutzung zugeführt. Das südliche Innenohr kann wie bisher landwirtschaftlich genutzt werden. Auch das nördliche Innenohr (Flst. 301) kann nach Abschluss der Bauarbeiten landwirtschaftlich genutzt werden. Die Straßenbauverwaltung ermöglicht dafür eine Zufahrt zwischen dem neuen Brückenwiderlager und der Autobahn A 8. Die für die Ausgleichsmaßnahme im Langenauer Ried vorgesehene Fläche ist dafür geeignet und in ein naturschutz-

fachliches Gesamtkonzept eingebunden. Es handelt sich um eine Fläche im Eigentum der Stadt Langenau, die verpachtet ist und ohne Frist bzw. mit jährlicher Kündigungsfrist gekündigt werden kann.

Der Eigentumsverlust selbst sowie eventuelle Belastungen durch Grunddienstbarkeiten sind durch die Straßenbauverwaltung zu entschädigen. Die Höhe der Entschädigung wird nicht im Planfeststellungsverfahren geregelt. Sie kann grundsätzlich frei vereinbart werden. Kommt eine Einigung nicht zustande, so ist im Enteignungsverfahren über die Entschädigung für den Rechtsverlust zu entscheiden. Dasselbe gilt für die Fragen, ob und wenn ja wie und in welcher Höhe sonstige Vermögensnachteile und Erwerbsverluste wie Prämienverluste und der Verlust von Zahlungsansprüchen zu entschädigen sind, ob die Entschädigung in Geld oder in geeignetem Ersatzland (Tauschgrundstücke) festzusetzen ist. Wird nicht durch Tauschland entschädigt, sind ggfls. Zinsen aus der Verkehrswertentschädigung dem Erwerbsverlust entgegen zurechnen. Wird Tauschland angeboten oder beschafft, kommt möglicherweise eine Mehrwegentschädigung hinzu. All diese Faktoren der Entschädigung sind jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sondern werden, wenn es keine Einigung darüber gibt, im Enteignungs- bzw. Entschädigungsverfahren behandelt.

Auch für Grundstücksflächen, die während der Bauzeit vorübergehend in Anspruch genommen werden müssen, wird von der Straßenbauverwaltung eine Entschädigung gewährt, welche auch die damit verbundenen Nutzungsbeschränkungen umfasst. Diese Flächen werden nach Beendigung der Bauarbeiten wieder voll für den Eigentümer verfügbar sein und entsprechend der Planung nach Abschluss der Bauarbeiten wieder ordnungsgemäß hergestellt. Sollten nichtbehebbar Schäden verbleiben, die zu Erwerbsverlusten führen, müssen auch diese entschädigt werden.

Soweit Einwendungen gegen die Inanspruchnahme des Eigentums nicht erhoben wurden, muss auch das Interesse der Betroffenen am Erhalt ihres Eigentums nicht als sehr hoch bewertet werden. Verbleibende Beeinträchtigungen müssen den Betroffenen aus den die Planung tragenden Gründen jeweils zugemutet werden.

Auch betroffenen **Pächtern** landwirtschaftlicher Nutzflächen steht ein Einwendungsrecht zu. Das Pachtverhältnis ist ein Belang, der in die Abwägung einzustellen ist. Auch Pächter sind unter Berücksichtigung der bestehenden Pachtverträge grundsätzlich für den Verlust ihres Pachtrechtes und ggf. auch für den fehlenden Deckungsbeitrag aus den Pachtflächen zu entschädigen. Kann hierüber keine Einigung erzielt werden, wird auch diese Entschädigung im Enteignungs- bzw. Entschädigungsverfahren geregelt.

6.7.2. Einzelne Einwendungen

Auf einzelne Einwendungen wird hier nur eingegangen, sofern sie inhaltlich nicht bereits bei den allgemeinen Ausführungen zum Eigentum und zu den öffentlichen Belangen behandelt wurden.

6.7.2.1. Soweit von zwei Einwendern (Eheleute) die Gefährdung ihrer landwirtschaftlichen Existenz eingewendet wurde, ist dem entgegenzuhalten, dass der dauerhafte Flächenverlust der betroffenen Eigentümer etwa 1,05 ha beträgt. Die dauerhaft zu beschränkende Fläche von 0,1529 ha kann weiterhin unbeschränkt bewirtschaftet werden. Die Beschränkung dient der Absicherung einer zu verlegenden Gasleitung, d.h. es dürfen auf dieser Fläche z.B. keine Bäume angepflanzt werden, was die Betroffenen auch selbst gerade nicht wollen. Die vorübergehende Inanspruchnahme beträgt 0,5306 ha. Die Flächen stehen nach der Rekultivierung wieder vollständig zur Verfügung.

Es wurde geltend gemacht, dass im vorliegenden Fall bereits der **vollständige Ausbau der A 8** zu berücksichtigen sei. Dies ist jedoch unzutreffend, weil die Folgen dieses Ausbaus in dem dafür noch durchzuführenden Verfahren bewältigt werden können und müssen. Der Eigentümer erleidet dadurch keinen Rechtsverlust: Da die jetzt bereits verlorenen Flächen dem Betrieb dann nicht mehr zu Verfügung stehen, verringert sich die Bezugsgröße für die zu prüfende Existenzgefährdung um eben diese Flächen (es sei denn, es wurde bis dahin Ersatzland beschafft). Möglicherweise hat sich zum Zeitpunkt der Planfeststellung für den Ausbau der A 8 aber auch die sonstige Situation des Betriebes geändert, so dass es verfrüht wäre, bereits jetzt einen Flächenverlust in Ansatz zu bringen, der noch gar nicht eintritt.

Es ist auch nicht zutreffend, dass die gesamte Fläche des Flst. 2555/1 mit 2,6733 ha (laut Grunderwerbsverzeichnis) auch dann benötigt wird, wenn der Ausbau der A 8 nicht kommt, weil diese in jedem Fall für das endgültige Entwässerungskonzept benötigt würde. In diesem Fall bliebe die Absetz- und Versickerungsmulde vielmehr so wie sie jetzt vorgesehen ist. Änderungsbedarf könnte sich allenfalls bezüglich der nördlichen Versickerungsmulde ergeben, weil diese im Wasserschutzgebiet liegt und sich daraus möglicherweise künftig höhere Anforderungen an die Entwässerung ergeben könnten als aus dem derzeit maßgeblichen Regelwerk.

Angesichts der Gesamtfläche, die dem Einwender zur Bewirtschaftung zur Verfügung steht, ist durch den Flächenverlust von 1,05 ha (2,4 %) keine Existenzgefährdung zu befürchten. Die Gerichte gehen in ständiger Rechtsprechung davon aus, dass Flächenverluste unter 1 ha keine Existenzgefährdung bewirken können. Auch Flächenverluste unter 5 % der Gesamtfläche führen nach der Rechtsprechung in der Regel nicht zu einer Existenzgefährdung eines gesunden landwirtschaftlichen Betriebes. Dennoch wurde der Gutachter der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Herr Graf, um eine Stellungnahme zu der betrieblichen Situation des Einwenders gebeten, die auch Gegenstand der Erörterungsverhandlung am 17. Mai 2011 war. Diese Stellungnahme schließt eine Existenzgefährdung durch den Flächenverlust aus.

Weiterhin wurde vorgetragen, die **Restfläche** des Grundstücks 2555/1 sei nach Anlage der Absetz- und Versickerungsmulde **nicht mehr bewirtschaftbar**, insbesondere nicht während der Bauzeit, wenn auch noch die vorübergehende Inanspruchnahme durch Baustellenzufahrt und Baustraßen hinzukomme.

In der Erörterungsverhandlung konnte anhand des Lageplans verdeutlicht werden, dass sich die befürchtete **Beeinträchtigung während der Bauzeit** auf die äußersten Randbereiche des Grundstücks beschränken wird und die verbleibende Restfläche von 1,6146 ha selbst in dieser Zeit gut zu bewirtschaften sein wird. Der Standort und die Form der Versickerungsmulde wurden außerdem so gewählt, dass die Mulde am äußersten westlichen Rand des Grundstücks liegt und somit die Bewirtschaftung nicht durch einen ungünstigen Anschnitt beeinträchtigt wird. Nach Abschluss der Bauarbeiten verbleibt ein weiterhin gut zugeschnittenes Grundstück von 1,931 ha. An der Erschließung des Grundstücks ändert sich nichts.

Weiter wurden Befürchtungen geäußert, von der Versickerungsmulde gingen **Unkrautbewuchs und Schädlingsbefall** aus, der zu Ertragsminderungen in deren Randbereich führen wird. Die Mulde wird jedoch gepflegt, insbesondere regelmäßig gemäht. Der für die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen zuständige Gutachter wies in der Erörterung sogar darauf hin, dass aus naturschutzfachlicher Sicht eine andere Gestaltung denkbar wäre, die Straßenbauverwaltung aber darauf bestehe, dass die Entwässerungsanlagen möglichst frei von Bepflanzung gehalten und regelmäßig gemäht werden. Auch mit einer Vernässung ist nicht zu rechnen, da die Beckensohle deutlich tiefer als das umliegende Gelände liegt. Mit Ertragseinbußen aufgrund der Versickerungsmulde ist demnach nicht zu rechnen.

Die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen für die Bauausführung werden rekultiviert zurückgegeben. Sollten trotz entsprechender Maßnahmen wie Tiefenlockerung, Aufkalken, Ablesen von Steinen und Entfernen von Unrat Schäden verbleiben, wären diese zu ermitteln und zu entschädigen.

Die Bauzeit selbst beträgt etwa 18 Monate. Im Rahmen der Ausführungsplanung wird ein Bauablauf konzipiert werden, der auf die Belange der landwirtschaftlichen Nutzung soweit wie möglich Rücksicht nimmt. In diesem Zusammenhang werden auch Regelungen für die Nutzung der Zufahrt zum Grundstück getroffen werden, die eine Behinderung des landwirtschaftlichen Verkehrs durch den Baustellenverkehr möglichst ausschließen.

Der Einwander befürchtet außerdem eine **Verschattung** seiner Grundstücke durch den erhöhten Damm der B 19 zwischen dem südlichen Kreisverkehr und der B 19-Brücke. Die künftige Lage der Straße in diesem Bereich wird sich deutlicher als bisher in Nord-Süd-Richtung erstrecken, so dass es zu einer Verschattung nur in den Morgenstunden kommen kann. Die Straßenbauverwaltung hat zudem ausdrücklich zugesagt, bei der Bepflanzung der Straßendämme auf die Belange der Landwirtschaft Rücksicht zu nehmen. So wird es

vorwiegend Strauchbepflanzung geben und es wird darauf geachtet werden, dass der Schattenwurf auf die Straße erfolgt. Sollte es dennoch zu nachweisbaren Ertragseinbußen aufgrund einer zusätzlichen Verschattung kommen, wäre diese zu entschädigen.

Die Einwender haben erstmals in der Erörterung vorgetragen, dass sie durch den Verlust von 1,05 ha Ackerfläche **steuerrechtlich als Gewerbebetrieb** behandelt werden würden, was zu einer Gefährdung ihrer Existenz führe. Sie haben hierzu eine Berechnung der landwirtschaftlichen Buchstelle vorgelegt, die ebenfalls durch Herrn Graf begutachtet wurde. Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass es im konkreten Fall der Einwenders wirtschaftlich sinnvoller wäre, die Anzahl der Mastschweine soweit zu reduzieren, dass die Gewerblichkeit vermieden werden kann. So agieren die Einwender auch jetzt bereits, wenn sich Veränderungen bei der Flächengröße ergeben. Der dadurch entstehende Erwerbsverlust wäre dann ggfls. bis zu einer Ersatzlandbeschaffung zu entschädigen. Eine Gefährdung der wirtschaftlichen Existenz des Betriebes ist im konkreten Fall angesichts der geringen Höhe des möglichen Erwerbsverlustes (ca. 1.050 Euro pro Jahr) jedenfalls nicht zu befürchten.³ Hiergegen wurde in einem nachgereichten Schriftsatz durch den Rechtsanwalt eingewandt, dass es für die Einwender nicht zumutbar sei, ihren Betrieb zu verkleinern. Diese Frage braucht allerdings im Planfeststellungsverfahren nicht entschieden zu werden, da es sich hierbei um eine Frage der Entschädigung handelt. Immerhin aber wurde aufgezeigt, dass es zu der befürchteten Gewerblichkeit auch eine Handlungsalternative gibt, die jedenfalls zu keiner Existenzgefährdung führt.

Ohnehin führt allein die Änderung der Besteuerung eines Betriebes für sich genommen nicht zu einer Existenzgefährdung. Die Änderung von Pauschalierung zu Regelbesteuerung bringt auch steuerliche Gestaltungsmöglichkeiten mit sich, die ebenfalls berücksichtigt werden müssten. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass die Regelungen in § 13 Einkommenssteuergesetz so getroffen wurden, dass bei einer Überschreitung der dort festgelegten Grenzen für landwirtschaftliche Einkünfte sich zwar die Besteuerung des betreffenden Tierhaltungszweiges ändert, damit aber keine Existenzgefährdung des Betriebes herbeigeführt werden sollte. Selbst wenn die Tierhaltung der Einwender also - nachhaltig - als gewerbliche zu besteuern wäre, ist allein damit keine Existenzgefährdung zu begründen.

Insgesamt ist festzuhalten, dass den Einwendern der Verlust von 1,05 ha Fläche, die vorübergehende Inanspruchnahme von 0,5306 ha und die dauerhafte Beschränkung von 0,1529 ha (die zu keiner Einschränkung der Bewirtschaftungsmöglichkeiten führt) zumutbar ist. Vorliegend dürfte es im übrigen nicht schwierig sein, den Flächenverlust jedenfalls über ein Pachtverhältnis wieder aufzustocken. Der Einwender hat selbst auf die Möglichkeit hingewiesen, ein Grundstück auch kurzfristig hinzu zu pachten. Damit entfielen sowohl die Gefahr der Gewerblichkeit als auch die, den Tierbestand verkleinern zu müssen. Dafür können die für den Landverlust zu zahlenden Entschädigungen eingesetzt werden.

³ Die Stellungnahmen von Herrn Graf liegen den Einwendern vor; auf die detaillierte Wiedergabe der Zahlen wird aus Datenschutzgründen verzichtet

6.7.2.2. Ein Einwender macht geltend, dass er durch den Verlust von insgesamt 1,4098 ha **hofnaher und arrondierter Flächen mit hoher Bodengüte** schwer betroffen sei. Eine Existenzgefährdung wurde nicht geltend gemacht.

Der Einwender verliert von seiner Eigentumsfläche Flst. 305 (12,0377 ha) eine Teilfläche von 1,1302 ha. Von dem angrenzenden gepachteten Flst. 304 (2,8479 ha) verliert er dauerhaft 0,2796 ha. Der Gutachter hat auch zu diesem Betrieb Stellung genommen. Der gesamte Flächenverlust beträgt 2,4 % der Betriebsfläche und ist somit nicht existenzgefährdend.

Zutreffend ist, dass es sich um hofnahe, arrundierte Flächen handelt. Dies ist als wertbestimmender Faktor bei der Höhe der Entschädigung ebenso zu berücksichtigen wie die Bodengüte. Auch für den auf Flst. 304 entstehenden randlich ungünstigen Flächenzuschnitt ist grundsätzlich eine Anschnittentschädigung zu gewähren, deren Höhe durch ein anerkanntes Verfahren ermittelt werden kann.

Soweit auch dieser Einwender auf Prämienverluste und andere Erwerbsverluste hinweist, wären auch diese ggfls. entschädigen.

Die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen für die Bauausführung werden rekultiviert zurückgegeben. Sollten trotz entsprechender Maßnahmen wie Tiefenlockerung, Aufkalken, Ablesen von Steinen und Entfernen von Unrat Schäden verbleiben, wären diese zu ermitteln und zu entschädigen.

Insgesamt ist auch hier festzustellen, dass der Flächenverlust von insgesamt knapp 1,4285 ha, die vorübergehende Inanspruchnahme von 0,4618 ha und die dauernde Belastung (auf gepachtetem Grundstück) von 187 m² dem Einwender zumutbar ist. Auch für diesen Einwender dürfte im Übrigen die Möglichkeit bestehen, Flächen zumindest hinzuzupachten.

Der Einwender hat weiter vorgetragen, sein Hof sei aus den Plänen „herauskopiert“ worden. Dadurch seien die **Lage der Hofstelle** und ihre Nähe zur Autobahnzufahrt nicht ersichtlich.

Eine Verkürzung der Einwendungsmöglichkeiten ist für den Betroffenen damit nicht verbunden. Es kommt leider vor, dass in den von den Vorhabenträgern für die Planung verwendeten Katasterplänen manche Gebäude nicht enthalten sind. Die Lagepläne dienen dazu, die technische Planung darzustellen, Grunderwerbspläne stellen die Inanspruchnahme der Grundstücke durch die Maßnahme dar. Für die Ermittlung von Beeinträchtigungen z.B. durch Lärm und Schadstoffe wird jedoch nicht (ausschließlich) auf diese Pläne zurückgegriffen. Es finden vielmehr auch Begehungen vor Ort statt, um den tatsächlichen Sachverhalt zu ermitteln. Dass der betreffende Hof der Straßenbauverwaltung bei der Planung bekannt war und auch berücksichtigt wurde, ergibt sich z.B. aus dem Erläuterungsbericht S. 7. Dort wird der nördliche Kreisverkehrsplatz beschrieben und erläutert, dass der

sechste Arm gerade der Anbindung des Hauptwirtschaftsweges zur Erschließung der Anwesen „Daunerhof“ und „St. Moritz“ dient. Auch der Planfeststellungsbehörde ist die Lage des Hofes bekannt. Im Übrigen haben die Pläne, die der Anhörung zugrunde lagen, ihre Anstoßfunktion erfüllt: der Einwender hat seine Betroffenheit erkannt und auf die Hofstelle hingewiesen, so dass sie selbst dann bei der Abwägung hätte berücksichtigt werden können, wenn sie nicht bereits bekannt gewesen wäre.

Lärmschutzanordnungen zum Schutz der Gesundheit sind - wie im Kapitel Lärmschutz ausgeführt - nicht erforderlich. Die Situation bezüglich Lärm und Schadstoffen wird sich durch die vorliegende Baumaßnahme nicht wesentlich ändern.

6.7.2.3. Der Pächter der Kompensationsfläche im Langenauer Ried hat durch den Kreisbauernverband Einwendungen vorgebracht. Die Stellungnahme des Gutachters Graf dazu liegt dem Einwender vor. Der Einwender baut Möhren an. Er hat von dem der Stadt Langenau gehörenden Grundstück (66,6608 ha) Teilflächen im Umfang von 15 ha gepachtet. Davon werden 2,4467 ha für die Kompensationsmaßnahme benötigt. Da Möhren nur alle vier Jahre auf derselben Fläche angebaut werden können, verringert sich rechnerisch der Möhrenanbau pro Jahr auf 0,6117 ha.

Eine Existenzgefährdung ist damit nicht verbunden. Der Pachtvertrag für die betroffene Fläche ist zudem kurzfristig kündbar, so dass der Pächter auch dies in seine betrieblichen Planungen einkalkulieren muss. Soweit durch die jetzt vorgesehene Inanspruchnahme der Teilfläche von 2,4 ha ein Erwerbsverlust entsteht, ist dieser zu entschädigen.

Die Besonderheit liegt hier darin, dass die moorigen Flächen vom Bodenwert her nicht als landwirtschaftlich hochwertige Flächen bewertet sind. Das Landwirtschaftsamt hat dies auch in seiner Stellungnahme so zum Ausdruck gebracht. Allerdings eignen sie sich gerade für den Möhrenanbau besonders gut. Dem Einwender ist also daran gelegen, wieder „möhrenfähige“ Flächen zu erhalten.

Im Erörterungstermin hat er darauf hingewiesen, dass die jetzt benötigte Fläche für sich genommen noch kein existenzielles Problem sei; da er aber im Zuge des Ausbaus der A 8 durch das vorgesehene landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept voraussichtlich insgesamt 17 ha Fläche verlieren wird, sei er dringend auf Ersatzflächen angewiesen. Er hat eine Fläche vorgeschlagen, die aus seiner Sicht ebenso geeignet als Kompensationsfläche sei, aber weniger geeignet für den Möhrenanbau. Er schlägt als Alternative den südlichen Teil seines gepachteten Grundstücks 7438/1, Losnummer 209 auf Gemarkung Langenau vor. Da die jetzt vorgesehene Teilfläche in unmittelbarer Nachbarschaft zum Naturschutzgebiet liegt, kann auf die Fläche im Rahmen des Gesamtkonzeptes nicht verzichtet werden. Auch als einzelne Maßnahme (ohne weiteren Ausbau der A 8) hat sie gerade durch diese Anbindung an naturschutzfachlich bereits höherwertige Flächen eine eigenständige Funktionalität. Ein Verzicht auf die vorgesehene Kompensationsmaßnahme kommt daher

nicht in Betracht und ist wegen der relativ geringen Betroffenheit des Einwenders auch nicht erforderlich. Die Straßenbauverwaltung hat jedoch zugesagt, zu prüfen, ob die vorgeschlagene Fläche als Kompensationsmaßnahme im Rahmen des Gesamtkonzepts für den Ausbau der A 8 geeignet ist und den Vorschlag an die den Ausbau der A 8 planende Regierung von Schwaben weiterzugeben. Im Übrigen ist der Ausbau der A 8 nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

6.7.2.4. Vom **Autohof Seligweiler** wurde angeregt, die Zufahrt zum Hotel- und Restaurantbetrieb um 10 m nach Südwesten zu verschieben. Dies wäre jedoch wegen der Geometrie des Kreisverkehrsplatzes und der Anschlussäste nur möglich, wenn dieser vergrößert würde. Im Hinblick darauf, dass durch den Straßenbau möglichst wenig Flächen in Anspruch genommen werden sollen, und der Verkehr im Kreisverkehr mit der vorhandenen Dimensionierung gut abgewickelt werden kann, wäre eine solche Vergrößerung unverhältnismäßig. Die Zufahrt zum Hotelbereich ist auch in der vorhanden Form ausreichend gewährleistet.

Weiter werden Anregungen zur **Beschilderung** gemacht. Die Beschilderung erfolgt nach Fertigstellung der Maßnahme in Absprache mit der Straßenverkehrsbehörde. Die geforderte freie Zufahrt zur Tankstelle ohne Gewichtsbeschränkung für LKW wird über die nördliche Zufahrt an der L 1179 wie bisher beschildert. Die Ausfahrt erfolgt über den Kreisverkehr.

Die **Erreichbarkeit** des Autohofes während der Bauzeit wird über ein Baudurchführungskonzept unter Berücksichtigung der verkehrlich sicheren Abwicklung gewährleistet.

6.7.3. Sonstige private Belange

Die Zuwegungen zu den landwirtschaftlich genutzten Grundstücken bleiben erhalten oder werden neu hergestellt (siehe auch Kapitel Land- und Fortswirtschaft).

Sonstige private Belange, die beeinträchtigt sein könnten sind nicht ersichtlich.

7. Gesamtwägung

Die Baumaßnahme dient der Erhaltung und Verbesserung der Verkehrssicherheit. Sie ist vernünftiger Weise geboten. Damit ist der Eingriff in privates Eigentum nach den Maßstäben der Rechtsprechung gerechtfertigt. Die Inanspruchnahme privaten Eigentums wurde soweit wie möglich minimiert. Auf die Erhaltung landwirtschaftlich nutzbarer Flächenzuschnitte sowie die Zugänglichkeit der Grundstücke wurde geachtet. Eine Gefährdung der Existenz landwirtschaftlicher Betriebe wird nicht hervorgerufen.

Alternativen zu der hier festgestellten Variante drängen sich nicht als besser geeignet auf. Die Baumaßnahme hat nur geringe naturschutzrechtliche Eingriffe zur Folge, die jedoch

vollständig kompensiert werden können. Andere Umweltbelange werden nicht beeinträchtigt.

Es ist vor diesem Hintergrund nicht zu beanstanden, dass anlässlich der notwendigen Brückensanierung auch die beiden Einmündungen der Zu- und Abfahrtsrampen zur A 8 in Kreisverkehrsplätze umgebaut werden. Dies ist Bestandteil der Ausbauplanung der A 8, setzt diese aber nicht zwingend voraus. Die beiden Kreisverkehre verbessern für sich genommen die Verkehrssicherheit an der Anschlussstelle und wären auch ohne Ausbauplanung der A 8 gerechtfertigt.

Die Anschlussstelle muss im Zuge des Ausbaus der A 8 nicht mehr wesentlich verändert werden. Der vollständige Umbau (Verkleinerung des nördlichen Innenohres durch die Änderung der nördlichen Rampe, Rückbau der nördlichen Absetz- und Versickerungsmulde, Herstellung des RRB und landschaftspflegerischer Maßnahmen im südlichen Innenohr) soll jedoch erst mit dem Ausbau der A 8 erfolgen, auch um zum jetzigen Zeitpunkt die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen möglichst gering zu halten.

Ein Anspruch darauf, schon zum jetzigen Zeitpunkt weitere Teilmaßnahmen des A 8-Ausbaus umzusetzen bzw. dafür im Vorgriff bereits entsprechende Flächen zu erwerben, besteht nicht.

8. Anordnung der sofortigen Vollziehung

Bei Entscheidungen über den Bau oder die Änderung von Bundesstraßen, für die im Fernstraßenausbaugesetz in Verbindung mit dem Bundesverkehrswegeplan vordringlicher Bedarf festgestellt worden ist, entfällt die aufschiebende Wirkung von Widerspruch und Anfechtungsklage bereits Kraft Gesetzes nach § 17e Abs. 2 FStrG. Der Ausbau der BAB A 8 zwischen der Anschlussstelle Ulm-West und dem Autobahnkreuz Ulm/Elchingen ist unter den Lfd. Nummern 65 BW und 86 BY (BVWP-Nr. 5015 BY) im vordringlichen Bedarf des BVWP enthalten. Der hier genehmigte Um- und Ausbau der Anschlussstelle Ulm-Ost ist Bestandteil der Ausbauplanung und soll als vorgezogene Maßnahme des Autobahnausbaus hergestellt werden. Danach ist die Baumaßnahme gesetzlich sofort vollziehbar.

Der sofortige Vollzug des Planfeststellungsbeschlusses liegt aber auch unabhängig vom Ausbau der A 8 im überwiegenden öffentlichen Interesse. Der Planfeststellungsbeschluss wird daher - sofern er nicht ohnehin schon gesetzlich sofort vollziehbar ist - für sofort vollziehbar erklärt. Demnach entfällt gem. § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO die aufschiebende Wirkung einer Anfechtungsklage.

Auslösend für die vorliegende Planung zum jetzigen Zeitpunkt ist der sehr schlechte bauliche Zustand der vorhandenen B 19-Brücke - laut Zustandsbericht von 2009 hat die Brücke die Note 3 von 4 erhalten. Die Note 3,0 bedeutet nach Definition in den Richtlinien (RI

EBW PRÜF = Richtlinien zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfungen nach DIN 1076): kritischer Bauwerkszustand, im Einzelnen bedeutet dies:

- Die Standsicherheit des Bauwerks und/oder die Verkehrssicherheit sind beeinträchtigt.
- Die Dauerhaftigkeit des Bauwerks ist u.U. nicht mehr gegeben. Eine Schadensausbreitung oder Folgeschädigung kann kurzfristig dazu führen, dass die Standsicherheit und/oder Verkehrssicherheit nicht mehr gegeben sind.
- Laufende Unterhaltung ist erforderlich.
- Umgehende Instandsetzung ist erforderlich.
- Maßnahmen zur Schadensbeseitigung oder Warnhinweise zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit oder Nutzungseinschränkungen können umgehend erforderlich sein.

Mit dem Bau der neuen Brücke soll daher bereits im September dieses Jahres begonnen werden.

Im Erörterungstermin wurde dagegen eingewandt, dass sich 60 bis 70 % aller Brücken in Deutschland in einem derartig schlechten Zustand befänden. Dies allein rechtfertige demnach keine sofortige Vollziehung des Beschlusses. Zum Zustand der Brücken an Autobahnen und Bundesstraßen findet sich im Internet eine ausführliche Antwort der Bundesregierung vom 01.04.2011 auf eine Kleine Anfrage vom 23.02.2011.⁴ Darin wird auch deutlich, dass bei einem Zustand von 3,5 sofortige Maßnahmen zum Erhalt der Verkehrssicherheit erforderlich sind (elektronischer Vorabdruck BT-Drs. 17/5325, S. 6).

Sollte die Nutzung der B 19-Brücke wegen mangelnder Verkehrssicherheit weiter eingeschränkt oder die Brücke gar ganz gesperrt werden müssen, hätte dies weitreichende Folgen für die Verkehrsabwicklung. Im Ergebnis wäre die Anschlussstelle nur noch sehr eingeschränkt nutzbar, der Verkehr müsste weiträumig umgeleitet werden - mit entsprechenden negativen Folgen für Umwelt, Wirtschaft und anderweitig Betroffene.

Die Straßenbauverwaltung hat zur Vermeidung derartiger Maßnahmen zunächst versucht, nach Abstimmung mit den Behörden das Baurecht für die B 19-Brücke einvernehmlich mit den betroffenen Grundeigentümern zu erlangen. Nachdem eine Einigung nach 1,5 Jahren Verhandeln nicht zustande kam, wurde die Planfeststellung beantragt.

⁴ <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/17/053/1705325.pdf>

BT - Kleine Anfrage

Urheber: Fraktion der SPD

23.02.2011 - BT-Drucksache [17/4908](#)

BT - Antwort der Bundesregierung

Urheber: Bundesregierung, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung

01.04.2011 - BT-Drucksache [17/5325](#)

Die vorgesehene Baumaßnahme hat nur geringe Auswirkungen auf öffentliche Belange. Durch die Maßnahme werden das Eigentum von drei sowie die Pachtfläche eines weiteren privaten Betroffenen in Anspruch genommen. Aus den Verhandlungen vor Beginn des Planfeststellungsverfahrens und in der Erörterungsverhandlung wurde deutlich, dass es den Betroffenen nicht darum geht, die Baumaßnahmen grundsätzlich verhindern zu wollen, um die Integrität ihrer durch die Maßnahme konkret betroffenen Grundstücke zu schützen, sondern dass ihr Interesse in erster Linie auf eine angemessene und vollständige Entschädigung, möglichst in Tauschland gerichtet ist. Dieses Interesse kann auch nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens und sogar noch nach Abschluss der Baumaßnahme rechtlich und tatsächlich weiter verfolgt werden. Entschädigungsfragen sind gerade nicht Gegenstand der Planfeststellung. Kommt keine Einigung hierüber zustande, entscheidet die Enteignungsbehörde über die Entschädigung im Rahmen des Enteignungsverfahrens. Wird auch der Besitzüberlassung zum Bau nicht zugestimmt, muss die Straßenbauverwaltung eine vorzeitige Besitzeinweisung bei der Enteignungsbehörde beantragen. All diese Entscheidungen setzen einen vollziehbaren Planfeststellungsbeschluss voraus und sind selbst gerichtlich anfechtbar. Ein Baubeginn gegen den Willen der betroffenen Eigentümer ist also selbst bei einem sofort vollziehbaren Planfeststellungsbeschluss nicht ohne weitere Zwischenschritte möglich.

Mit dem Vollzug des Planfeststellungsbeschlusses wird das Interesse der privaten Betroffenen an einer angemessenen Entschädigung und deren rechtlichen Durchsetzung nicht erschwert. Daher überwiegt vorliegend das öffentliche Interesse an einem sofortigen Vollzug des Planfeststellungsbeschlusses und einem baldigen Baubeginn das Interesse der betroffenen Eigentümer, vor vollendeten Tatsachen bis zum Abschluss eines möglichen Klageverfahrens verschont zu bleiben.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Schubertstraße 11, 68165 Mannheim (Postanschrift: Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Postfach 10 32 64, 68032 Mannheim) schriftlich Klage erhoben werden.

Eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung (§ 17e Abs. 2 Satz 1 FStrG i. V. m. § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG mit Anlage). Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur

innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden (§ 17e Abs. 2 Satz 2 FStrG).

D. Hinweise

Die Klage muss nach § 82 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Kläger hat gemäß § 17e Abs. 5 FStrG innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Das Gericht kann gemäß § 87b Abs. 3 VwGO verspätetes Vorbringen zurückweisen.

Vor dem Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg müssen sich nach § 67 Abs. 4 Satz 1 VwGO die Beteiligten durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Als Bevollmächtigte sind nur Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule in Sinn des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt zugelassen. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich gemäß § 67 Abs. 4 Satz 4 VwGO durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen. Nach § 67 Abs. 4 Satz 5 VwGO sind vor dem Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg auch die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO bezeichneten Personen und Organisationen als Bevollmächtigte zugelassen.

gez.

Petra Stark

Leitende Regierungsdirektorin