



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN
Referat 15, Recht, Planfeststellung

Planfeststellungsbeschluss

vom 16.02.2009

**für den Bau der B 31 neu,
Stockach-Überlingen,
Bauabschnitt II B
Tierheim (K 7786) - Überlingen/Ost (B 31 alt)**

Az: 15-5 / 0513.2-20/B 31 NEU, Stockach-Überl. BA II B, Tierh. - Überl./Ost

Inhaltsverzeichnis:

A.	Entscheidung	4
I.	Planfeststellung	4
II.	Weitere Entscheidungen	4
III.	Planunterlagen	4
IV.	Zusagen	8
1.	Umweltbelange.....	8
2.	Landwirtschaft	9
3.	Denkmalpflege.....	10
4.	Verkehr und Verkehrssicherheit	10
5.	Belange der Straßenbautechnik	10
6.	EnBW Regional AG.....	10
7.	DB Zug Bus, Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB)	11
8.	ZV-Bodensee-Wasserversorgung	11
9.	Wehrbereichsverwaltung Süd.....	11
10.	Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH	11
V.	Nebenbestimmungen	11
1.	Bodenschutz.....	11
2.	Wasser	12
3.	Luft	13
4.	Naturschutz	13
5.	Landwirtschaft	13
6.	Verkehr und Verkehrssicherheit	14
7.	Private Einwendungen.....	14
VI.	Bescheidung der Einwendungen	14
VII.	Hinweise	15
B.	Begründung.....	15
I.	Erläuterung des Straßenbauvorhabens.....	15
II.	Planungsgeschichte, Verwaltungsverfahren und Planänderungen.....	16
III.	Planrechtfertigung	18
IV.	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)	20
1.	Verfahren, Öffentlichkeitsbeteiligung	20
2.	Umweltauswirkungen	21
V.	Trassenvarianten und Planungsalternativen	25
1.	Variante Rot.....	25
2.	Variante Grün	26
3.	Varianten Schwarz I-III	26
a.	Variante Schwarz I.....	26
b.	Variante Schwarz II.....	27
c.	Variante Schwarz III (Darstellung vgl. oben).....	27
VI.	Zwingende materiellrechtliche Anforderungen	28
1.	Verkehrslärmschutz.....	28
a.	Direkte Lärmauswirkungen	28
b.	Mittelbare Lärmauswirkungen.....	32
2.	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung	36
a.	Vorliegen von Eingriffen in Natur und Landschaft.....	37
b.	Unterlassung vermeidbarer Eingriffe	37
c.	Kompensation nicht vermeidbarer Eingriffe durch Ausgleichsmaßnahmen.....	39

d.	Kompensation der nicht ausgleichbaren Eingriffe durch Ersatzmaßnahmen.....	42
e.	Zulässigkeit des Eingriffs nach § 21 Abs. 4 Satz 2 NatSchG.....	43
3.	Natura 2000.....	43
4.	Artenschutz.....	46
a.	Vögel und Fledermäuse.....	46
b.	Amphibien.....	47
c.	Zauneidechse	48
VII.	Abwägung der öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Bewertung der Umweltwirkungen nach § 12 UVPG	48
1.	Umweltbelange.....	48
a.	Lärm	48
b.	Luftschadstoffe	49
c.	Wasser	51
d.	Boden	52
e.	Naturschutz	53
f.	Landschaftsbild.....	54
g.	Zusammenfassende Bewertung der Umweltbelange nach § 12 UVPG.....	54
2.	Land- und Forstwirtschaft.....	54
3.	Kommunale Belange	55
4.	Verkehr und Verkehrssicherheit	56
5.	Private Belange bzw. Einwendungen	57
a.	Eigentum und Pacht	57
b.	Wertminderung	58
c.	Josef und Anni Schwellinger, Thomas und Ulrike Kümmerle und Martin und Beatrice Schwellinger	59
d.	Anwohner Erlenweg.....	59
e.	Andelshofen.....	60
VIII.	Gesamtabwägung und Ergebnis	60
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	61
D.	Hinweise.....	61

A. Entscheidung

I. Planfeststellung

Der Plan für den Neubau der B 31 neu, Stockach-Überlingen, Bauabschnitt II B, Tierheim (K 7786) - Überlingen/Ost (B 31 alt) wird von Bau-km 11,466 bis Bau-km 15,960 einschließlich aller sonstigen durch die Baumaßnahme verursachten und in den Plänen enthaltenen Folgemaßnahmen nach § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) i.d.F. der Bekanntmachung vom 28.06.2007 (BGBl. S. 1206 ff.) i.V.m. §§ 72 ff. Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) und §§ 1 ff. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung festgestellt.

II. Weitere Entscheidungen

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird für folgende Gebäude nach Maßgabe der 24. BImSchV i.V.m. den VLärmSchR 97 dem Grunde nach ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt, der - wo notwendig - auch eine Außenwohnbereichsentschädigung umfasst:

- Für die Gebäude Erlenweg 2, 4, 6 und 8 und Abigstraße 5 gemäß der Berechnungen in Unterlage 11.1 der Planfeststellungsunterlagen.
- Für das Gebäude Owinger Straße 94 gemäß der Berechnungen in Unterlage 11.1.A der Planfeststellungsunterlagen.

III. Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende vom Regierungspräsidium Tübingen, Referat 44 (Straßenplanung), gefertigte Planunterlagen:

Ordner 1

Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Plan	Maßstab	Datum
1.1	Erläuterungsbericht (Anlagen 2 und 2a nachrichtlich) (<i>geändert</i>)			01.06.2007 02.02.2009
1.2	Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG			01.06.2007
2	Übersichtskarte	1	1:100.000	01.06.2007
3	Übersichtslageplan (Stand 2002) mit Varianten	1	1:10.000	01.06.2007
3	Übersichtslageplan aktuelle Planung 2007 (Luftbild)	2 (<i>ungültig</i>)	1:5.000	01.06.2007

Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Plan	Maßstab	Datum
3	Übersichtslageplan aktuelle Planung 2007 (Luftbild) geändert	<i>2a</i>	<i>1:5.000</i>	<i>02.02.2009</i>
4	Übersichtshöhenplan	<i>1 (ungültig)</i>	<i>1:5.000/500</i>	<i>01.06.2007</i>
4	<i>Übersichtshöhenplan</i>	<i>1a (geändert)</i>	<i>1:5.000/500</i>	<i>02.02.2009</i>
5	Verzeichnis der Wege, Gewässer, Bauwerke und sonstiger Anlagen (Bauwerksverzeichnis)			01.06.2007
<i>5a</i>	<i>Verzeichnis der Wege, Gewässer, Bauwerke und sonstiger Anlagen (Bauwerksverzeichnis) mit Änderungen und Ergänzungen</i>			<i>02.02.2009</i>
6	Straßenquerschnitte			
	B 31 - mit Zusatzfahrstreifen	1	1:50	01.06.2007
	B 31 - Sonderquerschnitt 2-bahnig	2	1:50	01.06.2007
	Rampen	3	1:50	01.06.2007
	L 195 und L 200	4	1:50	01.06.2007
	K 7772 nach Andelshofen	5	1:50	01.06.2007
	GV Straße Überlingen - Kogenbach	6	1:50	01.06.2007
	Amphibienleiteinrichtungen	7	1:50	01.06.2007
7	Lagepläne	1	1:1.000	01.06.2007
		<i>2 (ungültig)</i>	<i>1:1.000</i>	<i>01.06.2007</i>
		<i>2a (geändert)</i>	<i>1:1.000</i>	<i>02.02.2009</i>
		<i>3 (ungültig)</i>	<i>1:1.000</i>	<i>01.06.2007</i>
		<i>3a (geändert)</i>	<i>1:1.000</i>	<i>02.02.2009</i>
		<i>4 (ungültig)</i>	<i>1:1.000</i>	<i>01.06.2007</i>
		<i>4a (geändert)</i>	<i>1:1.000</i>	<i>02.02.2009</i>
		<i>5 (ungültig)</i>	<i>1:1.000</i>	<i>01.06.2007</i>
		<i>5a (geändert)</i>	<i>1:1.000</i>	<i>02.02.2009</i>
		6	1:1.000	01.06.2007
8	Höhenpläne Hauptstrecke	1	1:1.000/100	01.06.2007
		<i>2 (ungültig)</i>	<i>1:1.000/100</i>	<i>01.06.2007</i>
		<i>2a (geändert)</i>	<i>1:1.000/100</i>	<i>02.02.2009</i>
		3	1:1.000/100	01.06.2007
		4	1:1.000/100	01.06.2007
		5	1:1.000/100	01.06.2007
8	Höhenpläne Rampen und Nebenstrecken			
	Fußweg-, Wild- und Bachdurchlass BW 1a	1.1	1:1.000/100	01.06.2007
	L 195/GV-Straße nach Überlingen	3.1	1:1.000/100	01.06.2007
	Kreisel KV 1 und KV 2	3.2	1:1.000/100	01.06.2007
	Anschluss K 7772	3.3	1:1.000/100	01.06.2007
	Rampe 1	3.4	1:1.000/100	01.06.2007
	Rampe 2	3.5	1:1.000/100	01.06.2007
	Rampe 2/1	3.6	1:1.000/100	01.06.2007
	Fuß- und Radwegüberführung	3.7	1:1.000/100	01.06.2007
	<i>Rampe 3 (ungültig)</i>	<i>4.1</i>	<i>1:1.000/100</i>	<i>01.06.2007</i>
	L 200 von Überlingen nach Lippertsreute	4.2	1:1.000/100	01.06.2007

Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Plan	Maßstab	Datum
	Kreisel KV 3 und KV 4	4.3	1:1.000/100	01.06.2007
	<i>Verbindungsstraße L 200/Zum Brandbühl (ungültig)</i>	4.4	1:1.000/100	01.06.2007
	AS Erlenweg und Rampe 5	4.5	1:1.000/100	01.06.2007

Ordner 2

Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Plan	Maßstab	Datum
8	Höhenpläne Rampen und Nebenstrecken			
	Rampe 6	5.1	1:1.000/100	01.06.2007
	Rampe 7	5.2	1:1.000/100	01.06.2007
	Unterführung Fohrenbühlweg	5.3	1:1.000/100	01.06.2007
	L 200 von Überlingen zur B 31 alt und AS K 7786	6.1	1:1.000/100	01.06.2007
10.1	Systemskizzen der Amphibiendurchlässe		1:50	01.06.2007
11.1	Schalltechnische Berechnungen (nachrichtlich)			01.06.2007
<i>11.1.A</i>	<i>ergänzende Schalltechnische Untersuchung Owinger Straße</i>			<i>02.02.2009</i>
11.1.0	Erläuterungsbericht			
11.1.1	Rasterlärmkarte tags und nachts	1 - 4	1:2.500	01.06.2007
11.1.2	Lagepläne der Immissionsorte	1 - 7	1:1.000	01.06.2007
11.1.3	Ergebnistabellen			01.06.2007
11.2	Berechnungen der verkehrsbedingten Schadstoffe (nachrichtlich)			01.06.2007
12	Landschaftspflegerische Begleitplanung			01.06.2007
12.1	Erläuterungsbericht			01.06.2007
<i>12.1a</i>	<i>geändert</i>			<i>02.02.2009</i>

Ordner 3

Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Plan	Maßstab	Datum
12	Landschaftspflegerische Begleitplanung			01.06.2007
12.2	Bestand Bestand Legende	1 + 2 3	1: 2.500	01.06.2007
12.3	Eingriffsanalyse Eingriffsanalyse Legende	1 - 3 4	1: 2.500	01.06.2007
12.4	Maßnahmenplan B 31 neu	1	1: 1.000	01.06.2007
	<i>Maßnahmenplan B 31 neu</i>	<i>2 (ungültig)</i>	<i>1: 1.000</i>	<i>01.06.2007</i>
	<i>Maßnahmenplan B 31 neu</i>	<i>2a</i>	<i>1: 1.000</i>	<i>02.02.2009</i>
	Maßnahmenplan B 31 neu	2.1	1: 2.500	01.06.2007

Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Plan	Maßstab	Datum
	<i>Maßnahmenplan B 31 neu</i>	<i>3 (ungültig)</i>	<i>1: 1.000</i>	<i>01.06.2007</i>
	<i>Maßnahmenplan B 31 neu</i>	<i>3a</i>	<i>1: 1.000</i>	<i>02.02.2009</i>
	Maßnahmenplan B 31 neu	4	1: 1.000	01.06.2007
	Maßnahmenplan B 31 neu	5	1: 1.000	01.06.2007
	Maßnahmenplan B 31 alt bei Aufkirch	6	1: 1.000	01.06.2007
	Maßnahmenplan Aufstiegsstrecke B 31 alt	7	1: 1.000	01.06.2007
	Maßnahmenplan Geländeauffüllung Oberschiffle	8	1: 1.000	01.06.2007
	Legende Maßnahmenplan	9	1: 1.000	01.06.2007
	Maßnahmenplan Ersatzmaßnahme Haslen	10	1: 1.000	01.06.2007
12.5	Schnitte	1 - 5	1:200	01.06.2007
12.6	FFH-Verträglichkeitsprüfung			01.06.2007

Ordner 4

Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Plan	Maßstab	Datum
13	Wassertechnische Untersuchungen			01.06.2007
13.1.	Erläuterungsbericht			
13.2	Lagepläne Einzugsgebiete	1 - 5	1:1000	01.06.2007
13.3	Hydraulische Berechnung			01.06.2007
13.4	Systempläne der Behandlungsanlagen	1 + 2	1:200	01.06.2007
14.1	Grunderwerbspläne	1	1:1000	01.06.2007
		2	1:1000	01.06.2007
		3	1:1000	01.06.2007
		<i>4 (ungültig)</i>	<i>1:1000</i>	<i>01.06.2007</i>
		<i>4a</i>	<i>1:1000</i>	<i>02.02.2009</i>
		5	1:1000	01.06.2007
		6	1:1000	01.06.2007
		<i>7 (nicht vorhanden)</i>		
		8	1:1000	01.06.2007
		1 - 4		
14.2	Grunderwerbslisten			01.06.2007
14.2a	<i>Grunderwerbslisten, Änderungen/Ergänzungen</i>			<i>02.02.2009</i>
15.1	Kennzeichnende Querprofile	1 - 3	1:200	01.06.2007
15.2	Leitungspläne	1 - 6, 8	1:1000	01.06.2007

IV. Zusagen

Der Vorhabensträger hat im Rahmen des Verfahrens eine Vielzahl von Zusagen gemacht. Teilweise wurden sie bereits in die Planunterlagen eingearbeitet. Im übrigen werden sie hier aufgeführt:

1. Umweltbelange

Der Vorhabensträger hat zugesagt,

- a) die Vorgaben der Bodensee-Richtlinien 2005 der Internationalen Gewässerschutzkommission für den Bodensee (IKGB), Ziffer 1.2.2 Regenwasser und Ziffer 2.3 Schutzvorkehrungen zu beachten.
- b) alle Möglichkeiten zur Vermeidung und Minimierung von Eingriffen in den Grundwasserhaushalt sowie in die Grundwasserbeschaffenheit und die Wasserqualität des Bodensees als unmittelbare Vorflut des Grundwassers auszuschöpfen.
- c) die geltenden Schutzbestimmungen (Handlungsverbote) für die Weitere Schutzzone III B der DVGW Richtlinien W 101 (1992) in Anlehnung an die Musterverordnung (VOM) der Verwaltungsvorschrift des Umweltministeriums Baden-Württemberg über die Festsetzung von Wasserschutzgebieten (VwV-WSG) vom 14.11.1994 bei der Planung, während der Baumaßnahmen und der späteren Nutzung stets zu berücksichtigen.
- d) bei der Regenwasserbehandlungsanlage 2 das Beckenvolumen auf 150 m³ zu erhöhen und die Fläche des Bodenfilters mit 1.000 m² auszuführen.
- e) die Ausführungsplanung der gesamten Streckenentwässerung im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde des Landratsamtes Bodenseekreis vorzunehmen und dabei die Bodensee-Richtlinien 2005 der IKGB zu berücksichtigen.
- f) die Technischen Regeln zur Behandlung und Ableitung von Straßenoberflächenwasser gemäß der VwV Straßenoberflächenwasser vom 25.01.2008 in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.
- g) für den Fall, dass der abzutragende Straßenbelag am Knoten B 31 alt/K 7786 pechhaltig sein sollte, die Schadstoffbelastung der Tragschicht zu prüfen und gegebenenfalls komplett abzutragen und zu entsorgen.
- h) in den Bereichen, in denen vorhandene, pechhaltige Schwarzdecken ausgebaut werden, auch jeweils die unterlagernde Kiestragschicht auf Belastungen mit Po-

lyzyklischen Aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) zu untersuchen und die Tragschicht entsprechend ihrer Schadstoffgehalte separat auszubauen und ordnungsgemäß zu verwerten oder zu entsorgen.

- i) sofern beim Austausch der Seeablagerung Recyclingmaterial eingesetzt werden soll, darauf zu achten, dass die Basis des Recyclingmaterials mindestens einen Abstand von 1,00 m zum höchsten zu erwartenden Grundwasserstand hat.
- j) Oberbodenmieten grundsätzlich auch bei kürzeren Liegezeiten als 8 Wochen zu profilieren.
- k) baubedingte Bodenbelastungen in Abstimmung mit dem Landratsamt Bodensee-kreis fachgerecht zu rekultivieren.
- l) Planungen der Stadt Überlingen zu weitergehenden Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Rampe 3 sowie westlich der Lippertsreuter Straße gegebenenfalls baulich mit umzusetzen.
- m) die Wildleitzaune beidseitig bis in den Bereich des Andelshofer Weihers (Anschluss GV „Kogenbach“ bzw. L 195) zu verlängern.

2. Landwirtschaft

Der Vorhabensträger hat zugesagt,

- a) die Rekultivierungsaufgaben der Landwirtschaftsverwaltung einzuhalten.
- b) bei Anpflanzungen weniger feuerbrandgefährdete Sorten zu verwenden.
- c) bei Eingriffen in vorhandene Entwässerungssysteme deren Funktionsfähigkeit wieder herzustellen.
- d) bei Extensivierungsmaßnahmen darauf zu achten, dass die benachbarten landwirtschaftlichen Grundstücke nicht nachteilig in Mitleidenschaft gezogen werden, z.B. durch verschlechterten Wasserabfluss.
- e) während der Bauphase sicherzustellen, dass der landwirtschaftliche Verkehr zu und auf den landwirtschaftlichen Nutzflächen sowie von diesen zu den landwirtschaftlichen Hofstellen gewährleistet wird.

- f) die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen während der Bauphase und die dadurch entstehenden Schäden (Bodenablagerung, Verdichtung, Fahrspuren, Aufwuchsschäden) soweit wie möglich zu vermeiden und ggf. zu entschädigen.

3. Denkmalpflege

Der Vorhabensträger hat zugesagt,

- a) die vom Landesdenkmalamt im Schreiben vom 04.03./26.03.2003 vorgetragenen Aspekte bei der Bauausführung zu beachten.
- b) das Landesdenkmalamt rechtzeitig über den Beginn der Baumaßnahme zu unterrichten.
- c) die Regelungen des § 20 DSchG (Zufällige Funde) zu beachten.

4. Verkehr und Verkehrssicherheit

Der Vorhabensträger hat zugesagt,

- a) die Verkehrsführung während der ca. 3 Jahre dauernden Bauzeit rechtzeitig vor Baubeginn zwischen dem Regierungspräsidium Tübingen - Bauleitung Überlingen, der Stadt Überlingen und der Polizeidirektion Friedrichshafen abzustimmen.
- b) die Anregungen der Polizei bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

5. Belange der Straßenbautechnik

Der Vorhabensträger hat zugesagt,

- a) die Aufstellung des landschaftspflegerischen Ausführungsplanes mit dem Landratsamt Bodenseekreis, Straßenbauamt, abzustimmen;
- b) auf die bauliche Mitteltrennung in der Rampe 1 am Anschluss L 195 zu verzichten;
- c) mit dem Landratsamt Bodenseekreis abzustimmen, welche Art der Begrünung gewählt werden kann, um den Erhaltungsaufwand der Mitteltrennung zwischen Bau-km 13+600 und 14+600 zu minimieren.

6. EnBW Regional AG

Der Vorhabensträger hat zugesagt, die technischen Bestimmungen der EnBW einzuhalten.

7. DB Zug Bus, Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB)

Der Vorhabensträger hat zugesagt, in der Rampe 3 in Abstimmung mit der RAB eine zusätzliche Haltestelleneinrichtung vorzusehen.

8. ZV-Bodensee-Wasserversorgung

Der Vorhabensträger hat zugesagt,

- a) den Kontrollschacht der Entleerungsleitung bei Bau-km 11+ 523,5 umzubauen;
- b) die Entwässerungsmulde im Schachtbereich zu befestigen.
- c) die Betriebsstelle Förder- und Aufbereitungsbetrieb rechtzeitig über den Baubeginn zu informieren.
- d) Nutzbeschränkungen gemäß dem Sicherheitsmerkblatt einzuhalten.

9. Wehrbereichsverwaltung Süd

Der Vorhabensträger hat zugesagt, die „Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge (RABS)“ einzuhalten.

10. Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH

Der Vorhabensträger hat zugesagt, sich mindestens 3 Monate vor Baubeginn mit der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH, TI NL Südwest, PTI 33, Gartenstraße 107, 88213 Ravensburg, in Verbindung zu setzen, damit alle erforderlichen Maßnahmen (Bauvorbereitung, Kabelbestellung, Kabelverlegung usw.) rechtzeitig eingeleitet werden können.

V. Nebenbestimmungen

1. Bodenschutz

- a) Vor Beginn der Erdarbeiten ist im Einvernehmen mit der unteren Bodenschutzbehörde des Landratsamtes Bodenseekreis ein Verwertungs- und Entsorgungskonzept für anfallenden Boden zu erstellen. Zu beachten sind die Hefte 10 (Erhaltung fruchtbaren und kulturfähigen Bodens bei Flächeninanspruchnahmen) und 28 (Leitfaden zum Schutz der Böden beim Auftragen von kultivierbarem Bodenaus-hub) der Reihe „Luft Boden Abfall“, herausgegeben vom Umweltministerium Baden-Württemberg, soweit sie den Straßenbau betreffen, die geltenden Vorschriften für eine fachgerechte Umsetzung der Baumaßnahme, insbes. § 12 BBodSchV, DIN 18300, DIN 19731 und ZTV-La-StB sowie die Merkblätter des

Landratsamtes Bodenseekreises vom 06.03.2006 („Sachgerechter Umgang mit belastetem Material bei Straßen-, Kanal- und sonstigen Tiefbauarbeiten im Bereich von Straßen und Gehwegen) und vom 17.01.2002 („Nebenbestimmungen zur Durchführung von Auffüllungen und Rekultivierungen“).

- b) Bei der Erstellung des Verwertungskonzeptes ist insbesondere zu beachten, dass belasteter Boden nicht im Bereich von Entwässerungsanlagen (Straßenentwässerungsmulden, Retentionsbecken, Bankette etc.) und in Flächen bzw. Seitenablagerungen, die im Eigentum von Dritten stehen oder später wieder an Dritte veräußert werden, eingebaut wird. Dies gilt auch für den Bereich von künftigen Waldflächen und für Flächen mit hoch anstehendem Grundwasser.
- c) Belasteter Boden darf nicht an Dritte zur freien Verwertung abgegeben werden.
- d) Es ist ein Bauleiter zu bestellen, der die Umlagerung belasteten Bodens entsprechend dem Verwertungskonzept zu überwachen und die entsprechenden Arbeiten und Aus- und Einbauorte zu dokumentieren hat.
- e) Auf den während der Bauzeit genutzten Flächen sind eingetretene Bodenverdichtungen durch Tiefenlockerung zu beseitigen.
- f) Auf Ablagerungs- und Rekultivierungsflächen ist die mehrjährige Ansaat von tiefwurzelnenden Pflanzen vorzusehen und zu gewährleisten.

2. Wasser

- a) Die geplanten Regenwassereinleitungsstellen sind bezüglich Anbindung und Befestigung im Einmündungsbereich in die Vorfluter hydraulisch günstig und möglichst naturnah zu gestalten.
- b) Sofern sich aus der Gemeinsamen Verwaltungsvorschrift des Innenministeriums und des Umweltministeriums über die Beseitigung von Straßenoberflächenwasser (VwV-Straßenoberflächenwasser) vom 27.02.2008 Detailänderungen am Entwässerungskonzept ergeben sollten, sind diese in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.
- c) Soweit im Rahmen der Bauausführung für einzelne Bauwerke Wasserhaltungen notwendig werden, ist eine dauerhafte Grundwasserabsenkung auszuschließen.

3. Luft

Im Industriegebiet Oberried ist die Bepflanzung des Seitenstreifens als verdichtete Immissionsschutzpflanzung vorzusehen.

4. Naturschutz

- a) Es ist eine ökologische Baubegleitung durchzuführen.
- b) Rodung und Baufeldfreimachung dürfen nur in der Zeit vom 01.10. bis zum 28.02. erfolgen.
- c) Vor Beginn der Maßnahme sind Ausbreitung und Bestand der Zauneidechsenpopulation im Bereich der Tierheimkreuzung (Ausbauende Bauabschnitt II A /Baubeginn Abschnitt II B) festzustellen. Im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung sind unter Berücksichtigung der gewonnenen Erkenntnisse in Abstimmung mit der Naturschutzverwaltung entlang der Trasse offene Bestandsstrukturen als Zauneidechsenhabitat festzulegen und langfristig zu erhalten.
- d) Im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung ist anhand aktueller Zählraten zur Amphibienwanderung die Lage der vorgesehenen Amphibien-durchlässe zu überprüfen und im Rahmen des technisch Möglichen den aktuellen Gegebenheiten anzupassen.
- e) Transparente Elemente in Lärmschutzwänden sind gemäß der aktuellen Erkenntnisse zum bestmöglichen Vogelschutz zu gestalten.
- f) Bei der Ansaat von Böschungen ist gebietsheimisches Saatgut zu verwenden.
- g) Die Funktion der Kompensationsflächen ist in der Last des Vorhabensträgers über mindestens 25 Jahre sicherzustellen.

5. Landwirtschaft

- a) Soweit durch die Baumaßnahmen im Zusammenhang mit dem planfestgestellten Vorhaben Bodenentwässerungsanlagen angeschnitten oder sonst in irgendeiner Form beeinträchtigt werden, ist deren Funktionsfähigkeit wiederherzustellen. Sofern erforderlich, sind neue Drainagen anzulegen.

- b) Um einem Rückgang der notwendigen Bestäubung der Obstbaumkulturen durch Bienen entgegenzuwirken, sind durch extensive und artenreiche Ansaat des Straßenbegleitgrüns Nahrungsquellen für Wildinsekten zu schaffen, soweit dem nicht artenschutzrechtliche Nebenbestimmungen entgegenstehen.
- c) Bei der Anlage oder Änderung landwirtschaftlicher Wege hat sich der Ausbaustandart und die Befestigung an den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 1999) zu orientieren.
- d) Die Zwischenlagerung von Boden hat so zu erfolgen, dass dadurch angrenzende Obstbaumkulturen nicht - auch nicht im Wurzelbereich - geschädigt werden. Ist dies nicht möglich, hat der Vorhabensträger die Zwischenlagerung auf den betroffenen Grundstücken zu unterlassen.
- e) Es sind Humusablagerungen einzusäen, um der Bildung von Unkrautpflanzen entgegenzuwirken.
- f) Bei der Anlage von Wald auf den Grundstücken Flst.-Nr. 3560 und 3560/11 Gemarkung Überlingen ist § 15 Nachbarrechtsgesetz einzuhalten. Darüber hinaus ist in 20,00 m Breite ist ein gestaffelter, abgestufter Waldtrauf vorzusehen und langfristig zu sichern.

6. Verkehr und Verkehrssicherheit

Bei der Benutzung öffentlicher Straßen und Wege durch Baustellenfahrzeuge ist sicherzustellen, dass der Anliegerverkehr nicht mehr als unvermeidbar behindert oder belästigt wird. Durch Baustellenverkehr verursachte Verschmutzungen und Schäden sind unverzüglich zu beseitigen. Durch geeignete Maßnahmen ist dafür zu sorgen, dass Staubentwicklungen in zumutbaren Grenzen gehalten werden.

7. Private Einwendungen

Der Vorhabensträger hat die Verpflichtungen aus seiner Vereinbarung vom 05.10.2008 / 08.10.2008 mit den Einwendern Josef und Anni Schwellinger, Thomas und Ulrike Kümmerle sowie Martin und Beatrice Schwellinger umzusetzen.

VI. 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 einwenderbezogen erfolgt, wurde - aus Gründen der Vereinfachung - die Behandlung im Zusammenhang mit allgemeinen Bedenken und Einwendungen vorgenommen. Dies gilt insbesondere für Einwendungen, mit denen allgemeine Fragen der Erforderlichkeit, Trassierung, Dimensionierung sowie grundsätzliche Fragen des Flächenbedarfs angesprochen worden sind.

VII. Hinweise

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.

B. Begründung

Das Vorhaben ist im Hinblick auf die mit ihm verfolgten straßenrechtlichen Zielsetzungen gerechtfertigt und steht in Einklang mit zwingendem, der Abwägung nicht zugänglichem Recht. Nach Abwägung sämtlicher öffentlicher und privater Belange untereinander und gegeneinander kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass das von der Straßenbauverwaltung geplante Vorhaben verwirklicht werden kann.

I. Erläuterung des Straßenbauvorhabens

Das von der Straßenbauverwaltung zur Planfeststellung beantragte Vorhaben umfasst den Neubau der B 31 zwischen Stockach und Überlingen im Bereich des Anschlusses der K 7786 beim Tierheim bis zur B 31 alt östlich von Überlingen (Bauabschnitt II B) einschließlich der dazugehörigen höhenfreien Kreuzungen mit den untergeordneten Straßen und Wegen und den planfreien Anschlüssen der L 195 / Owinger Straße bei Kogenbach, der L 200 beim Gewerbegebiet Oberried und B 31 alt beim Wohngebiet Burgberg. Bestandteile der Planung sind auch Teilrückbauten im Zuge der B 31 alt und am bestehenden Anschluss B 31 alt/K 7786 südlich von Aufkirch, sowie die Herstellung von Immissionsschutzwällen, Geländemodellierungen und landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Der Streckenabschnitt verläuft im Wesentlichen auf der vorhandenen K 7772 bis Kogenbach und von dort etwa auf der Trasse der L 195 über den Anschluss der L 200 (Lippertsreuter Straße) bis zur B 31 alt am Burgberg. Er ist im Bedarfsplan für die

Bundesfernstraßen als Maßnahme im vordringlichen Bedarf ausgewiesen. Die Streckenlänge beträgt 4,494 km, die Anschlussstrecken sind ca. 0,940 km lang.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf den Erläuterungsbericht in Unterlage 1.1 Bezug genommen.

II. Planungsgeschichte, Verwaltungsverfahren und Planänderungen

Die geplante Baumaßnahme setzt die Bauabschnitte I (Stockach - Hohenlinden) und II A (Hohenlinden - Tierheim) im Zuge der B 31 neu Stockach - Überlingen fort. Im Jahr 1980 wurde die grundsätzliche Entscheidung zum Bau der B 31 neu in der Fortschreibung des Bedarfsplans für den Ausbau der Bundesstraßen getroffen. Die B 31 sollte zur Entlastung der Uferorte am Bodensee zwischen Stockach und Überlingen-Nord auf der Trasse der linienbestimmten A 98 mit Überleitung auf die B 31 nördlich von Überlingen gebaut werden. Innerhalb der Bedarfsfortschreibung 1992 wurde dann festgelegt, die Anbindung an die B 31 alt ab Überlingen-West „direkt“ vorzunehmen.

Die Strecke wurde dafür in zwei Abschnitte eingeteilt. Der erste Bauabschnitt, der am 18.05.1995 dem Verkehr übergeben werden konnte, endete bei Hohenlinden mit einer provisorischen Überleitung auf die K 7786. Der zweite Bauabschnitt sollte ursprünglich bis zum Anschluss Tierheim voll ausgebaut werden und von dort bis zur B 31 alt aus einer Überleitungsstrecke bestehen. Aufgrund der in dem 1987 eingeleiteten Planfeststellungsverfahren eingegangenen Einwendungen und Bedenken wurde der Bauabschnitt in die Unterabschnitte II A und II B unterteilt. Der am 23.12.1994 festgestellte Bauabschnitt II A ist seit Anfang 2000 fertiggestellt.

Ein für den Bauabschnitt II B im Jahr 2003 eingeleitetes Planfeststellungsverfahren wurde aufgrund einer Vielzahl von Einwendungen 2007 eingestellt. Die erneuerte und veränderte Planung des Bauabschnitts II B wurde am 13.06.2007 zur Planfeststellung beantragt.

Am 25./26.06.2007 erfolgte die Anhörung der Träger öffentlicher Belange und der anerkannten Naturschutzverbände. Sie erhielten Gelegenheit, bis zum 21.09.2007 zu dem Vorhaben Stellung zu nehmen. Die ortsübliche Bekanntmachung der Planauslegung erfolgte am 21.06.2007 im Mitteilungsblatt der Stadt Überlingen und am 23.06.2007 im Amtsblatt der Gemeinde Owinger „Owinger Ortsnachrichten“ Nr. 25. Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 28.06.2007 bis einschließlich 27.07.2007 in den Rathäusern von Überlingen und Owinger zur allgemeinen Einsichtnahme wä-

rend der Dienststunden aus. Die nicht ortsansässigen Betroffenen wurden über die öffentliche Auslegung informiert.

Es wurde Gelegenheit gegeben, bis zum 10.08.2007 Einwendungen gegen den Plan zu erheben. Die rechtzeitig erhobenen Einwendungen wurden am 14.07.2008 im Überlinger Rathaus mit den Einwendern erörtert. Dieser Termin war zuvor am 05.07.2008 in den Gemeindenachrichten der Gemeinde Owingen und am 03.07.2008 im Amtsblatt der Stadt Überlingen ortsüblich bekannt gemacht worden. Alle Einwender und die beteiligten Träger öffentlicher Belange und Naturschutzverbände wurden mit Schreiben vom 01.07.2008 bzw. vom 09.07.2008 zur Teilnahme an der Erörterungsverhandlung eingeladen.

Auf die Niederschrift über die Erörterungsverhandlung am 17.07.2008 wird verwiesen.

In der Folge änderte der Vorhabensträger seine Planung dahingehend, dass der Verkehr auf der Rampe 3 von der B 31 neu kommend gegenüber dem Verkehr in und aus Richtung Andelshofen („Zum Brandbühl“) nunmehr vorfahrtsberechtigt geführt wird (vgl. Unterlage 7 Blatt-Nr. 4a). Realisiert wird des weiteren ein zusätzlicher Zugang zur L 200 in Form einer Treppe vom Erlenweg aus. Schließlich wird bei km 0+090 eine Fußgängerquerungshilfe in der L 200 vorgesehen. Es ist nunmehr geplant, eine Linksabbiegespur aus der Rampe 5 in den Oberriedweg und einen Gehweg zwischen der L 200 und dem Oberriedweg entlang der Rampe 5 anzulegen. Diese Änderungen sind in Unterlage 7, Blatt-Nr. 4a dargestellt, welche die Unterlage 7, Blatt-Nr. 4 ersetzt.

Vorgesehen wurde zudem ein erweiterter Amphibien-, Kleintier- und Wilddurchlass bei Bau-km 13+240, der den bei Bau-km 13+230 vorgesehenen Amphibiendurchlass ersetzt (vgl. Unterlage 7 Blatt-Nr. 2a und Bauwerksverzeichnis Unterlage 5a).

Da die vorgenommenen Planänderungen Anregungen von Einwendern aufgreifen und keine anderweitigen Betroffenheiten mit sich bringen, ist keine Anhörung hierzu erfolgt.

Verkehrsuntersuchungen

Der im Sommer 2007 ausgelegten Verkehrsuntersuchung Unterlage 1.1 Anhang 2 lag fälschlicherweise nicht nur die beantragte Maßnahme zugrunde, sondern auch eine mit der vorliegenden Maßnahme nicht in Zusammenhang stehende städtische

Planungsüberlegung eines Anschlusses der Owinger Straße an die B 31 alt (künftige L 194). Daher wurde im Februar 2008 eine ergänzende Verkehrsuntersuchung in Auftrag gegeben, um eine zutreffende, tatsächlich nur diese Planung berücksichtigende Prognose zu den künftigen Verkehrsströmen und daraus resultierender Lärmbelastung zu erhalten. Auf der Grundlage dieser neuen Verkehrsuntersuchung wurde eine ergänzende Lärmberechnung für die Owinger Straße durchgeführt.

Die Verkehrsuntersuchung Owinger Straße vom März 2008 und die darauf beruhenden ergänzenden schalltechnischen Untersuchungen vom 20.11.2008 lagen in der Zeit vom 08.12.2008 bis einschließlich 22.12.2008 im Rathaus der Stadt Überlingen zur allgemeinen Einsichtnahme während der Dienststunden aus. Die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung erfolgte am 04.12.2008 im Mitteilungsblatt der Stadt Überlingen. Es wurden 14 Einwendungen erhoben.

Spezielle Untersuchungen für Naturschutz und Artenschutz

Für die naturschutzrechtliche Abarbeitung der Eingriffsregelung und zur Ermittlung der Betroffenheit des Natura 2000-Gebietes „Bodensee Hinterland bei Überlingen“ im Bereich des Andelshofer Weihers wurde eine faunistische Untersuchung (September 2005) erstellt. Diese wird ergänzt durch eine faunistische Untersuchung vom Januar 2008. Erhoben wurden im gesamten Trassenbereich Vögel und Fledermäuse sowie stichprobenartig Reptilien, Tagfalter und Heuschrecken. Die vorgelegte artenschutzrechtliche Prüfung vom 25.05.2007 wurde mit Gutachten vom 22.01.2008 den hinzugewonnenen Erkenntnissen sowie der aktuellen Rechtslage angepasst. Die Naturschutzverbände und betroffenen Träger öffentlicher Belange wurden hierzu angehört.

Der Vorhabensträger reichte schließlich noch ein artenschutzrechtliches Gutachten zur Zauneidechse vom 15.10.2008 zu den Unterlagen.

III. Planrechtfertigung

Der vorliegende Abschnitt der B 31 neu ist im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen - Anlage zu § 1, Abs. 1, Satz 2 Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) vom 4.10.2004 - als vordringlicher Bedarf eingestuft (vgl. dort die rote Darstellung: Vordringlicher Bedarf, neue Vorhaben). Nach § 1, Abs. 2, Satz 1 FStrAbG entsprechen die im Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbaivorhaben den Zielsetzungen des § 1, Abs. 1, Satz 1 FStrG. Nach § 1, Abs. 2, Satz 2 FStrAbG ist die Feststellung des Bedarfs für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich. Damit bringt der Gesetzgeber zum Ausdruck, dass die Bedarfsplanung nicht lediglich ein Instrument der Finanzplanung ist, das nur haushaltsrechtliche Wirkungen erzeugt,

vielmehr konkretisiert er verbindlich den Bedarf im Sinne der Planrechtfertigung für die in den Bedarfsplan aufgenommenen Vorhaben für die Planfeststellung nach § 17 FStrG.

Unabhängig von dieser gesetzlichen Bindungswirkung ist die B 31 neu von den mit der Maßnahme verfolgten Zielen getragen.

Die B 31 neu endet derzeit von Stockach kommend als zügig ausgebaute planfreie Kraftfahrtstraße mit dreistreifigem Querschnitt abrupt an der K 7786, von der aus der Verkehr in Richtung Osten über die K 7786 zur B 31 alt Höhe Aufkirch geleitet wird. Der Verkehr aus Osten in Richtung Stockach (A 98) wird über die K 7772 (Längelfeldweg) geleitet. Beide Kreisstraßen sind dem stetig wachsenden Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen. Die in den Planfeststellungsbeschlüssen vom 15.10.1987 (BA I) und vom 23.12.1994 (BA II A) festgestellte Verkehrsüberleitung vom Ende des BA I bzw. des BA II A bis zur B 31 alt über die K 7786 (ab Tierheim in West-Ost-Richtung) und die L 195/K 7772 (ab Burgberg in Ost-West-Richtung) konnten nur eine zeitlich begrenzte Übergangslösung darstellen, die durch den Bau des Bauabschnittes II B dringend ersetzt werden muss, um eine weitergehendere Entlastung der B 31 alt zwischen Überlingen und Stockach zu erreichen. Der Überleitungsverkehr mit seinem hohen Anteil an Schwerverkehr beeinträchtigt in hohem Maße die Lebensqualität der Überlinger Ortsteile Aufkirch und Kogenbach sowie an den Überleitungsstrecken gelegene Einzelgebäude.

So weist die B 31 alt nach einer Verkehrserhebung aus dem Jahr 2003 bereits eine Verkehrsbelastung zwischen 10.450 - 13.600 Fahrzeugen auf (West-Ost, bei einem Schwerverkehranteil von über 13 %), auf der K 7772 wurden zwischen 11.700 - 13.150 Kfz gezählt und auf der L 200 lag die Belastung ebenfalls bei über 17.000 Kfz.

Die Trassierung der Überleitungsstrecken weist ein starkes Gefälle auf und ist derart unstet, dass die Leistungsfähigkeit wie die Verkehrssicherheit auf der bestehenden Strecke stark eingeschränkt ist. Die vorliegende Maßnahme dient damit auch der Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit.

Die Maßnahme steht darüber hinaus im Einklang mit dem Bodenseeuferplan, der eine Reduzierung der Verkehrsbelastung am Bodenseeufer zur Steigerung des Erholungswerts in Seenähe und eine verbesserte Trinkwasserqualität als Ziel hat.

Die dargelegten Argumente rechtfertigen die Planung und den Bau der Maßnahme für den vorliegenden Abschnitt B 31 neu, Stockach-Überlingen, BA II B.

IV. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)

1. Verfahren, Öffentlichkeitsbeteiligung

Die gemäß § 3 Abs. 1 UVPG, §§ 5 bis 14 UVPG, Anlage 1 Nr. 14.3 zum UVPG vorgeschriebene Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) wurde durchgeführt. Die UVP umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf

1. Menschen, Tiere und Pflanzen,
2. Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
3. Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie
4. die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern (§ 2 Abs. 1 UVPG).

Entscheidungserhebliche Unterlagen i.S.v. § 6 UVPG lagen der Planfeststellungsbehörde zur Prüfung der Umweltverträglichkeit vor. Wesentliche Grundlagen sind

- die umweltfachlichen Beiträge zur Linienfindung sowie deren Plausibilitätsprüfung,
- der Erläuterungsbericht zur Straßenentwässerung,
- die Schalltechnischen Untersuchungen,
- die Berechnung der verkehrsbedingten Schadstoffe,
- der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP),
- die Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung gemäß § 38 NatSchG,
- die Artenschutzrechtliche Prüfung nach § 42 BNatSchG vom 25.05.2007, basierend auf den faunistischen Untersuchungen zum Ausbau der B 31 neu beim Andelshofer Weiher bei Überlingen vom September 2005 (Unterlage 12.6, Anhang 8.3) und einem Zwischenbericht vom Mai 2007 zu ergänzenden faunistischen Untersuchungen,
- die ergänzende faunistische Untersuchungen vom Januar 2008 sowie die Artenschutzrechtliche Prüfung nach § 42 BNatSchG vom 22.01.2008.

Die allgemein verständliche Zusammenfassung der Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß § 6 UVPG war Gegenstand der vom 28.06.2007 bis 27.07.2007 ausgelegten Planunterlagen. Dies gilt auch für den LBP sowie die Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung und die artenschutzrechtliche Prüfung vom Mai 2005.

Der Endbericht zu den ergänzenden faunistischen Untersuchungen vom Januar 2008 sowie die neue Artenschutzrechtliche Prüfung nach § 42 BNatSchG vom 22.01.2008 (Verfasser: 365° freiraum + umwelt) wurde den betroffenen Trägern öffentlicher Belange und den anerkannten Naturschutzverbänden mit Schreiben vom 02.04.2008 übersandt und Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 28.04.2008 gegeben.

Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen wurden ebenfalls ausgelegt. Insbesondere lagen die auf der Verkehrsuntersuchung Owinger Straße vom März 2008 beruhenden ergänzenden schalltechnischen Untersuchungen vom 20.11.2008 in der Zeit vom 08.12.2008 bis einschließlich 22.12.2008 im Rathaus der Stadt Überlingen aus.

2. Umweltauswirkungen

Anhand der ausgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen, der Äußerungen der anerkannten Naturschutzverbände sowie der Äußerungen der Öffentlichkeit werden die Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2, Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter einschließlich der Wechselwirkungen zusammenfassend gemäß § 11 UVPG wie folgt dargestellt:

Da die B 31 neu im wesentlichen dem Verlauf vorhandener Straßen folgt, unterliegen die betroffenen Landschaftsbereiche bereits deutlichen Vorbelastungen. Die B 31 neu führt allerdings aufgrund ihres Ausbaustandards, ihrer Streckencharakteristik und ihrer höheren Verkehrszahlen zu einer Verstärkung der Belastungssituation und zu zusätzlichen Beeinträchtigungen für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und das Landschaftsbild.

So ergibt sich für die in der Nachbarschaft zu dem Vorhaben lebenden Menschen eine erhöhte Lärmbelastung. Zwar sind entlang der Neubaustrecke Geländemodellierungen und, auch zur besseren landschaftlichen Einbindung, Schutzwälle vorgesehen. Dort wo die Wälle oder Geländemodellierungen nicht ausreichen oder möglich sind, werden sie durch Lärmschutzwände ergänzt bzw. ersetzt. Über aktive Lärmschutzmaßnahmen werden nahezu an allen Immissionsorten die Grenzwerte nach der 16. BImSchV eingehalten. Wo die Grenzwerte nach der 16. BImSchV durch die Tages- bzw. Nachtbelastung überschritten werden, wird den Betroffenen passiver Lärmschutz ermöglicht und seitens des Antragstellers zugesagt. Soweit das Vorhaben im nachgeordneten Straßennetz eine erheblich erhöhte Verkehrsbelastung be-

wirkt und zu mittelbaren Lärmbeeinträchtigungen führt, wird im Einzelfall im Rahmen der fernstraßenrechtlichen Abwägung passiver Lärmschutz gewährt (vgl. im Einzelnen unter Punkt B.VI.1. dieses Beschlusses).

Beeinträchtigungen der Luft oder des Klimas durch die beabsichtigte Maßnahme lassen sich im Ergebnis nicht feststellen. Einzelheiten zu den Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen können den jeweiligen Abschnitten in diesem Beschluss entnommen werden (siehe unter B VII 1.a) und b) dieses Beschlusses).

Entlang der gesamten Baustrecken kommt es zu umfangreichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden. Das Vorhaben beansprucht auf der Basis der Planfeststellungsunterlagen vom Juni 2007 ohne Kompensationsmaßnahmen eine Fläche von rd. 24,25 ha. Davon entfallen rd. 11,54 ha auf versiegelte und hoch belastete Flächen. Davon werden rd. 8,30 ha Boden neu versiegelt. Bei rund 3,24 ha kann eine Mitbenutzung bestehender Verkehrsflächen erfolgen. Hinzu kommen rund 12,71 ha zur Anlage von unversiegelten und begrünten Straßennebenflächen. Davon sind rund 3,44 ha bereits bestehende Verkehrsgrünflächen.

Von den beanspruchten Flächen entfallen 15,97 ha auf landwirtschaftliche Flächen, 1 ha auf Wald sowie rund 3,24 ha auf bereits bestehende Straßenflächen. Die Beeinträchtigungen beim Schutzgut Boden folgen aus dem vollständigen Funktionsverlust im Bereich der versiegelten Flächen (insbesondere Fahrbahnverbreiterung auf 3 oder 4 Fahrstreifen, Anschlussstrecken) sowie der Veränderung der ursprünglichen Standortverhältnisse und Minderung der Bodenfunktionen im Bereich der Straßennebenflächen.

Die zur Minderung der hohen Immissionsbelastungen vorgesehenen Dammschüttungen und Immissionsschutzeinrichtungen sowie die Beseitigung landschaftsbildprägender Strukturen führen zu deutlichen Veränderungen und teilweise erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds. So wird im Bereich zwischen Längenfeld und Brachenreute durch den Wall nördlich der B 31 neu mit einer Höhe bis zu 2,50 m über dem vorhandenen Gelände und die abschnittsweise Beseitigung prägender Strukturen (hochstämmige Obstbäume an der K 7772, Feldhecke und Birken beim Wanderparkplatz) das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigt. Im Bereich Lugenhof „Schinderbühl“ wird die Geländestruktur durch einen Immissionsschutzwall mit bis zu 3,80 m Höhe technisch überformt, im Bereich Neuweiher durch die bis zu 3,50 m über dem vorhandenen Gelände vorgesehene Dammlage der B 31 neu. Des Weiteren sind hier Immissionsschutzeinrichtungen vorgesehen mit bis zu 2,75 m Höhe gegen-

über der Fahrbahn. Im Bereich Bauanfang L195 bis Bauende Kogenbach kommt es zum Verlust bedeutsamer Vegetationsstrukturen und einer relativ großflächigen, tiefgreifenden Veränderung und Umgestaltung der vorhandenen Geländesituation sowie technischen Überformung des Landschaftsbilds im Bereich des Anschlussknotens.

Insgesamt beeinträchtigt wird die Erholungsfunktion des Landschaftsraums durch zunehmende Verlärmung und die Störung lokal bedeutsamer Wanderwegbeziehungen, v.a. während der Bauzeit, aber auch dauerhaft z.B. durch umwegige Wanderwegführung und den Verlust eines Wanderparkplatzes.

Kultur und sonstige Sachgüter sind nicht durch die Maßnahme betroffen.

Der Naturraum wird von einer Reihe kleiner Bäche und Gräben durchzogen, die zum Bodensee entwässern. Es erfolgt ein baulicher Eingriff in den Bachlauf bei Bau-km 12 + 085: er wird auf etwa 90,00 m Länge verlegt und auf einer Länge von etwa 16 m überbaut. Der Wassergraben östlich des ehemaligen Hinyhofes wird auf rund 200,00 m Länge verlegt und auf rund 30,00 m Länge unter der L 195 verdolt.

Das bedeutendste Stillgewässer im von der Maßnahme betroffenen Bereich ist der Andelshofer Weiher/Neuweiher nördlich Kogenbach, ein Speichersee mit wertvollem Röhrlich- und Gehölzbestand, der auch Bestandteil des FFH-Gebiets 8221-341 „Bodensee Hinterland bei Überlingen“ ist. Der Weiher und seine Uferzone bieten Brutplätze und Nahrungshabitate für mehrere seltene wassergebundene Vogelarten. Die südwestliche Uferzone des Andelshofer Weihers/Neuweiher wird durch Flächeninanspruchnahme beeinträchtigt (rd. 0,33 ha, Teilfläche von § 32-Biotop Nr. 27.1). Während der Bauzeit kann es zu baubedingten Beeinträchtigungen des Neuweiher kommen, beispielsweise durch Schadstoffeintragungen.

Das Vorhaben greift in den Südwesttrauf des Gemeindewalds Überlingen St. Johannbühl ein. Die dauerhafte Waldinanspruchnahme beläuft sich auf rund 1,02 ha. Daneben ergeben sich erhebliche Beeinträchtigungen in der Randzone des verbleibenden Waldbestandes.

Im Plangebiet wechseln kleinräumig trockene bis feuchte Standorte der Moränen- und Drumlinlandschaft. Landschaftstypisch sind vor allem die Biotopkomplexe der Drumlinhänge der frischen bis feuchten Senken. Für den Arten- und Biotopenschutz bedeutsame Bereiche sind v.a. der Andelshofer Weiher/Neuweiher mit seinen Randbereichen, die strukturreichen Hangflächen beim Schinderbühl und südöstlich von

Brachenreute im Gewann Hangwiesen, die Bachtobel von Nellen- und Kogenbach, die Grünlandkomplexe im Gewann Spitzwiese und die Streuobstbestände um Kogenbach und Andelshofen. Für die Biotopvernetzung sind vor allem die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Bachtäler (Feigental und Kobachtobel) von besonderer Bedeutung. Sie erfüllen für das jagdbare Wild und andere mobile Tierarten (z.B. Kleinsäuger) wichtige Leitlinienfunktionen. Der Andelshofer Weiher/Neuweiher bei Andelshofen stellt einen bedeutenden Lebensraum für Amphibien dar. Am Weiher kommen Erdkröte, Gras- und Wasserfrosch sowie Teich- und Bergmolch vor. Im Bereich des bisherigen Ausbauendes bei der „Tierheimkreuzung“ und in der Brachfläche im „Burgbergkreisel“ wurden Zauneidechsen festgestellt.

Die Baumaßnahme führt zu Flächenverlusten auch im Bereich besonders geschützter Biotope. Funktionale Zusammenhänge werden beeinträchtigt und im Bereich des Lughofes sowie der südwestlichen Uferzone des Andelshofer Weihers/ Neuweihers kommt es durch die Flächeninanspruchnahme und die Verstärkung der Barriere- und Zerschneidungseffekte zu Lebensraumverlusten für Tiere und Pflanzen; insbesondere die Amphibienpopulationen beim Andelshofer Weiher/Neuweiher sind hiervon betroffen. Darüber hinaus bewirkt der Eingriff in die Obstwiesen bei Kogenbach einen Lebensraumverlust für Tiere und Pflanzen.

Die Verbreiterung des Straßenkörpers und die durch höhere Verkehrsstärken verursachte Zunahme von Lärm, Licht und Schadstoffen ist vor allem für Vögel und Fledermäuse nachteilig.

Dem steht jedoch ein umfangreiches und gezieltes Maßnahmenkonzept gegenüber, das den Betroffenheiten der dargestellten Schutzgütern sowie der daraus resultierenden Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern Rechnung trägt. So wurde im Zuge der Entwurfsbearbeitung die gewählte Trasse unter umwelt- und naturschutzfachlichen Gesichtspunkten mehrfach optimiert. Vorgesehen ist die Errichtung von Fußgänger-, Wild- und Bachdurchlässen, von Wildleitzaunen, ein Schutzkonzept für den Andelshofer Weiher/Neuweiher, der Einbau von Amphibien- und Kleintierdurchlässen und die Errichtung von Immissionsschutzwällen. Dabei hat das Maßnahmenkonzept auch maßgeblich zum Ziel, die Wohn- und Wohnumfeldfunktionen bei den Siedlungsgebieten und Wohnplätzen im Einwirkungsbereich der B 31 neu gegenüber betriebsbedingten Belastungen zu schützen und gesunde Lebensverhältnisse zu gewährleisten. Störungsempfindliche Biotope und Erholungsbe- reiche sollen durch Geländemodellierungen und Schutzbepflanzungen gegenüber betriebsbedingten Beeinträchtigungen durch die B 31 neu geschützt und Trenn- und

Isolationseffekte durch bauliche Vorkehrungen der Straße gemindert und Vernetzungsbeziehungen stabilisiert werden. Der Eigenart und dem Charakter des Landschaftsbildes im Plangebiet soll bei der gestalterischen Einbindung der neuen Straße Rechnung getragen werden. Die umfangreichen Begrünungsmaßnahmen entlang der B 31 neu werden der landschaftlichen Einbindung des Vorhabens dienen. Es sind Verkehrsgrünflächen mit Einzelbäumen und Gehölzgruppenbepflanzungen auch im Umfeld der Trasse geplant.

Das Maßnahmenkonzept umfasst Kompensationsflächen im Umfang von rd. 12,25 ha, bei denen eine naturschutzfachliche Aufwertung erfolgt. Rund 1,25 ha nicht mehr benötigter Straßenflächen werden entsiegelt und rekultiviert.

Für Einzelheiten wird auf den Erläuterungsbericht (Unterlage 1.1), die allgemein verständliche Zusammenfassung der Umweltauswirkungen des Vorhabens (Unterlage 1.2) und den Erläuterungsbericht des landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 12.1 und 12.1a) verwiesen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG erfolgt im Zusammenhang mit der Abhandlung der öffentlichen und privaten Belange.

V. Trassenvarianten und Planungsalternativen

Der Vorhabensträger hat 5 Varianten geprüft und die Variante „Schwarz III“ zur Planfeststellung beantragt. Der Planfeststellungsbehörde drängt sich keine andere Linienführung als die Variante „Schwarz III“ als besser geeignet auf.

1. Variante Rot

Die Trasse der Variante Rot schwenkt ca. 450 m östlich des Tierheimknotens nach Nordosten in Richtung Owingen ab. Sie umfährt danach den Golfplatz im Nordwesten, überquert die Gemeindeverbindungsstraße Überlingen-Owingen und erreicht zwischen Sägewerk und Sorgenhöfe die bestehende L 195. Im folgenden Abschnitt wird der Verkehr auf der bestehenden L 195 bis zum Abschluss an die B 31 alt am Burgberg geführt. Die L 195 wird von Owingen kommend höhenfrei angeschlossen.

Der Anschluss der K 7772 bei Kogenbach entfällt. Die L 200 bleibt wie bestehend angeschlossen. Zur durchgehenden bevorrechtigten Führung der B 31 neu wäre ein Umbau des Burgbergknotens notwendig.

Die Länge der Variante Rot würde als Neubaustrecke ca. 2.450,00 m beinhalten. Zur Vermeidung eines über 20,00 m tiefen Einschnitts und zur Wiederherstellung des

Landschaftsbildes im Gewann Postbühl ist ein ca. 300,00 m langer Tunnel vorgesehen. Der vorhandene Golfplatz lässt eine südlichere topographisch günstigere Linienführung nicht zu.

2. Variante Grün

Die Variante Grün verlässt ca. 900,00 m östlich der K 7786 die Trasse der K 7772 in Richtung Süden und überquert 180,00 m nördlich des Wasserhochbehälters die Gemeindeverbindungsstraße Überlingen-Owigen. Die Trasse verläuft dann unmittelbar nordöstlich der neuen Hofstelle des Hiny-Hofs vorbei, anschließend zwischen den beiden Waldstücken im Gewann Galgenbühl hindurch und erreicht westlich des Espachviaduktes die bestehende B 31. Alte und neue B 31 werden ca. 500,00 m vor dem Viadukt höhenfrei miteinander verknüpft. Bei einer Prognosebelastung im anschließenden Abschnitt von über 20.000 Kfz/24 Stunden ist der zweistreifige Querschnitt in absehbarer Zeit überlastet.

3. Varianten Schwarz I-III

Alle Varianten Schwarz I bis III benutzen im Wesentlichen die Trassen der K 7772 und der L 195 bis zum Anschluss an die B 31 alt am Burgberg. Der Streckenabschnitt bis in Höhe des Neuweihers wäre in allen Varianten Schwarz identisch. Im Zuge dieses Abschnitts wird die Gemeindeverbindungsstraße Überlingen-Owigen unterhalb des Golfplatzes unterführt. Auch der Anschluss der L 200 an die B 31 neu ist Bestandteil dieser Varianten.

Der eigentliche Unterschied zwischen den Varianten Schwarz liegt in der Führung und dem Anschluss der L 195:

a. Variante Schwarz I

Die L 195 wird hier bei Kogenbach über die tiefer liegende B 31 neu etwa geländegleich überführt und verläuft anschließend westlich parallel bis zur L 200. Dort mündet die L 195 rechtwinklig ein und bildet mit der gegenüberliegenden Rampe eine Kreuzung. Die Gemeindeverbindungsstraße Überlingen-Kogenbach wird nordwestlich von Kogenbach ebenfalls über die B 31 neu überführt und schwenkt anschließend in Richtung Andelshofen ab. Dabei überquert sie die L 195 und mündet danach in die K 7772, die ihrerseits an der bestehenden Stelle in die L 150 einmündet. Im Bereich des alten Hiny-Hofes nordwestlich von Kogenbach ist der zur Vermeidung der Trennwirkung zwischen der Hofstelle und den südlich davon bewirtschafteten Flächen in den Untersuchungen vorgesehene Tunnel nach der erfolgten Umsiedlung nicht mehr notwendig. Wegen der fehlenden An-

bindung der L 195 an die B 31 neu bei Kogenbach sind damit für die Verkehrsströme Owingen/A 98 und umgekehrt Umwege und Steigungen verbunden.

b. Variante Schwarz II

Die Variante Schwarz II unterscheidet sich von der zuvor beschriebenen Variante Schwarz I nur im Verlauf und der Anbindung der L 195. Anstatt westlich wird die L 195 zwischen Kogenbach und der L 200 östlich der B 31 neu geführt und etwa 250,00 m östlich der Kreuzung B 31 neu/L 200 an die L 200 angeschlossen. Der Streckenabschnitt der verlegten L 195 wird gegenüber der Variante Schwarz I um ca. 200,00 m länger, die B 31 neu bleibt gleich lang. Kurz vor der Einmündung in die L 200 durchfährt die L 195 den Ausläufer einer Geländeerhebung mit einem etwa 7,00 m tiefen Einschnitt.

c. Variante Schwarz III (Darstellung vgl. oben)

Durch die Bereitschaft zur Umsiedlung eröffnete der Eigentümer des Hiny-Hofes den Weg zur einer für Kogenbach und die Anbindung der L 195 besseren Lösung. Damit konnte die Trasse der B 31 neu im Bereich von Kogenbach nach Norden verschwenken, um den für einen ausreichenden Immissionsschutz notwendigen Abstand zu den Wohngebäuden zu gewährleisten. Um eine zukünftige Überlastung des Anschlusses B 31 neu/L 200 auszuschließen und eine überflüssige Steigung zu vermeiden, erhält die L 195 bei Kogenbach in dieser Variante einen planfreien Anschluss an die B 31 neu. Gleichzeitig wird dort die von Süden ankommende GV-Straße Überlingen-Kogenbach (Owinger Straße) angebunden. Eine Parallelführung der L 195 bis zur L 200 kann damit entfallen.

Von allen Varianten erzielen die Varianten Schwarz den höchsten Auslastungsgrad, ohne zukünftig an ihre Kapazitätsgrenze zu stoßen, und zugleich die beste Entlastungswirkung für die B 31 alt (näheres dazu vgl. Erläuterungsbericht).

Die Trasse Rot verursacht zwar die geringsten bau- und anlagebedingten Risiken, durch die Anbindung in Richtung Überlingen über die L 195 ergeben sich jedoch erhebliche Risiken im Bereich Neuweiher, Lankenhalde und Weiherhölzle sowie bei den Zuflüssen zum Neuweiher, die durch risikomindernde Maßnahmen kaum zu reduzieren sind. Aufgrund ökologischer und verkehrswirtschaftlicher Fakten ist sie daher deutlich im Nachteil.

Gegen die Variante Grün spricht, dass bei einer Prognosebelastung im anschließenden Abschnitt von über 20.000 Kfz/24 h, der 2-streifige Querschnitt in absehbarer

Zeit überlastet wäre. Ein zweibahniger Ausbau würde langfristig ein zweites Espachviadukt und Lärmschutzmaßnahmen für das Wohngebiet Burgweg bedingen, die nur mit sehr hohem Aufwand zu realisieren wären. Außerdem würde die Variante sehr hohe Risiken vor allem im Bereich Birkenbühl für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und das Landschaftsbild bedingen, die kaum adäquat unter vertretbarem Einsatz auszugleichen wären.

Die Variante Schwarz III ist gegenüber den beiden anderen Varianten Schwarz I und II die verkehrswirksamste. Es handelt sich um eine ausgewogene Linienführung, welche den Anschluss an Folgeabschnitte und das nachgeordnete Straßennetz mit den Anforderungen an die Trassierung einer Bundesstraße am besten in Einklang bringt. Sie ist straßenbautechnisch als vergleichsweise günstig zu beurteilen. Mit ihr sind keine neuen Durchschneidungen verbunden, wodurch sie relativ umweltverträglich ist. Daher stieß sie auch auf großen Zuspruch bei den Trägern öffentlicher Belange.

VI. Zwingende materiellrechtliche Anforderungen

Die vorliegende Planung verletzt keine zwingenden materiell-rechtlichen Vorschriften. Das aus § 41 Abs. 1 BImSchG folgende Gebot, beim Bau oder bei einer wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass durch Verkehrsgeräusche keine schädlichen, nach dem Stand der Technik vermeidbaren Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können, wird beachtet. Die Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (§§ 20, 21 NatSchG) und zum Natura 2000-Gebietsschutz (§§ 36-40 NatSchG) sind eingehalten. Artenschutzrechtliche Verbotsstatbestände stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

1. Verkehrslärmschutz

Zu den zentralen, im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu bewältigenden Problemen gehört der Verkehrslärmschutz. Dabei sind die direkten Lärmwirkungen des Vorhabens zu unterscheiden von den nur mittelbaren Auswirkungen im nachgeordneten Straßennetz. Die direkten Wirkungen sind anhand der § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV zu beurteilen. Mittelbare Auswirkungen werden unter bestimmten Voraussetzungen im Rahmen der Abwägung nach § 17 S. 2 FStrG berücksichtigt.

a. Direkte Lärmauswirkungen

Nach § 50 BImSchG ist die Trasse so zu legen, dass schädliche Umweltauswirkungen auf ausschließlich oder überwiegend zum Wohnen dienende Gebäude sowie sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.

Hat das Vorhaben schädliche Umweltauswirkungen zur Folge, muss eine Abwägung mit anderen Planungsbelangen erfolgen. Wie dargestellt hat die gewählte Trasse die niedrigsten Umweltauswirkungen im Verhältnis zum angestrebten Ziel zur Folge.

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist sicherzustellen, dass nach dem Bau der B 31 neu, BA II B keine schädlichen Umweltauswirkungen hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Grenzwerte, die zum Schutz der Nachbarschaft nicht überschritten werden dürfen, sind in der von der Bundesregierung aufgrund von § 43 Abs. 1 BImSchG erlassenen Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) enthalten. In Anwendung der Rechtsprechung des VGH Baden-Württemberg (vgl. Urt. v. 13.3.1996, 5 S 1743/05) geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die Konkretisierung der schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche durch die 16. BImSchV für den Regelfall abschließend erfolgt ist.

Diese Verordnung ist gemäß § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV vorliegend anzuwenden, da es sich um eine Neubaumaßnahme einer öffentlichen Straße handelt. Die 16. BImSchV trifft eine Regelung über die Zumutbarkeit des Lärms nach der Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der einzelnen betroffenen Grundstücke, die durch die bauplanungsrechtlich festgesetzte Gebietsart (§ 2 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV) bzw. die faktisch geprägte Situation des Grundstücks bestimmt wird. Soweit eine Überplanung nach dem BauGB nicht erfolgt ist, wird auf die konkrete Nutzung des Grundstücks und der prägenden Umgebung abgestellt (§ 2 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV).

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV dürfen nachfolgend genannte Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden:

	Grenzwerte Tag / Nacht
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57/47 dB(A)
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59/49 dB(A)
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64/54 dB(A)
4. in Gewerbegebieten	69/59 dB(A)

Bauliche Anlagen im Außenbereich sind nach § 2 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit nach den oben genannten Nummern 1, 3 oder 4 zu beurteilen.

§ 3 der 16. BImSchV legt verbindlich fest, dass die Beurteilungspegel zu berechnen sind (vgl. BVerwG, Urt. v. 23.02.2005, 4 A 4.04). Bei Straßen hat die Berechnung gemäß Anlage 1 zur 16. BImSchV nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90 zu erfolgen. Die sich danach ergebenden Mittelungspegel, die in die Spitzenpegel gewichtet einfließen, sind zur Beurteilung der Lärmbelastung im Regelfall geeignet. Besondere Verhältnisse, die diese Regel im vorliegenden Fall in Frage stellen könnten, liegen nicht vor. Die Berechnungsmethode nach der RLS-90 gewährleistet zuverlässige Ergebnisse und ist für die Betroffenen auch durchweg günstiger als es Messungen sind. Das Bundesverwaltungsgericht hat dieses Regelungsmodell der Verkehrslärmschutzverordnung als mit dem Grundgesetz vereinbar angesehen und bestätigt (BVerwG, Urt. v. 21.03.1996, 4 A 10.95).

Die schalltechnischen Berechnungen nach § 3 der 16. BImSchV i.V.m. der Anlage 1 zu dieser Verordnung und der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) erfolgten in diesem Verfahren auf Basis einer Verkehrsuntersuchung des Planungsbüros Stahl und Partner vom März 2004, welche für die Owinger Straße in Überlingen ergänzt wird durch eine Verkehrsuntersuchung vom März 2008. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist diese Verkehrsuntersuchung methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar. Prognosen sind hinzunehmen, soweit sie methodisch einwandfrei zustande gekommen und in der Sache vernünftig sind (BVerwG, Urt. v. 17.1.1986 4 C 6,7/84; BVerwG, Urt. v. 19.3.2003, 9 A 33.02).

Aktive Lärmschutzmaßnahmen

Auf die Darstellung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen in den Planfeststellungsunterlagen vom 01.06.2007 und der ergänzenden schalltechnischen Untersuchung Owinger Straße Unterlage 11.1.A wird verwiesen.

Über die aktiven Lärmschutzmaßnahmen kann eine Vielzahl von Siedlungsbereichen und Gebäuden nach den gesetzlichen Maßstäben des § 41 Abs. 1 BImSchG gegen Lärm geschützt werden. Hier sind die jeweiligen Gebietsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten, so dass ein weitergehender Anspruch auf Lärmschutz aus dem Schutzregime des § 41 BImSchG nicht hergeleitet werden kann. Die Imple-

mentierung dieser aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist mithin sinnvoll und anderen Lösungen auch aus Wirtschaftlichkeitsgründen vorzuziehen.

Passive Lärmschutzmaßnahmen nach § 41 Abs. 2 BImSchG

Trotz der vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen kommt es bei verschiedenen Gebäuden noch zu Grenzwertüberschreitungen, die im Grundsatz auch hier einen Anspruch auf aktive Lärmschutzmaßnahmen begründen würden. Dies ist bei folgenden Gebäuden mit nachfolgenden Grenzwertüberschreitungen der Fall (WA = Allgemeines Wohngebiet, GE = Gewerbegebiet):

Gebäude	Himmelsrichtung Gebäudeseite	Stockwerk	Grenzwerte	Überschreitung tags dB(A)	Überschreitung nachts dB(A)
Erlenweg 2	Ost	DG	WA 59/49	3	6
	Ost	OG	WA 59/49	2	5
	Nord	DG	WA 59/49	-	3
	Nord	OG	WA 59/49	-	2
	Süd	DG	WA 59/49	1	4
	Süd	EG	WA 59/49	-	1
	Süd	OG	WA 59/49	-	2
Erlenweg 4	Ost	2. OG	WA 59/49	1	4
	Nord	1. OG	WA 59/49	-	1
	Süd	EG	WA 59/49	-	1
	Süd	1. OG	WA 59/49	-	1
Erlenweg 6	Ost	DG	WA 59/49	-	3
	Ost	OG	WA 59/49	-	2
	Süd	DG	WA 59/49	-	1
	Süd	OG	WA 59/49	-	1
Erlenweg 8	Ost	DG	WA 59/49	-	1
Abigstraße 5	Nordwest	EG	GE 69/59	-	2
	Nordwest	1. OG	GE 69/59	-	3
	Südwest	EG	GE 69/59	1	4
	Südwest	1. OG	GE 69/59	1	4

Aktive Lärmschutzmaßnahmen können nach § 41 Abs. 2 BImSchG unterbleiben, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Maßgebend ist, welcher Erfolg dem aktiven Lärmschutz zuzuschreiben ist, was nicht allein an der Einsparung von Kosten für den

passiven Lärmschutz zu messen ist. Zu den im Rahmen des § 41 Abs. 2 BImSchG relevanten Beurteilungsfaktoren gehört, wie groß der Kreis der Lärmbetroffenen ist, in welchem Ausmaß die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV überschritten werden und in welchem Umfang Maßnahmen des aktiven Schallschutzes zu einer Reduzierung des Lärms beizutragen vermögen (vgl. BVerwG, Beschl. v. 22.12.2004, 4 B 75.04). Dabei wirkt sich im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung eine tatsächliche und/oder plangegebene Vorbelastung schutzmindernd für die Betroffenen aus (vgl. BVerwG, Urt. v. 15.3.2000, 11 A 31.97).

Gemessen an diesen Grundsätzen ist aktiver Lärmschutz für die zuvor aufgeführten Gebäude unverhältnismäßig im Sinne des § 41 Abs. 2 BImSchG. Diesen Gebäuden steht daher ein Anspruch auf passiven Lärmschutz zu, der mit diesem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach festgestellt wird (vgl. unter A II dieses Planfeststellungsbeschlusses; siehe hierzu Unterlage 11.1 - Ergebnisse schalltechnischer Untersuchungen).

„Kogenbach“ ist bauplanungsrechtlich als Außenbereich der Stadt Überlingen einzustufen. Die Grenzwerte für reine Wohngebiete können daher nicht herangezogen werden. Die einschlägigen Lärmvorsorgewerte für Kern-, Dorf- und Mischgebiete von 64 dB(A) tags/54 dB(A) nachts werden an allen Gebäuden eingehalten.

b. Mittelbare Lärmauswirkungen

§ 41 BImSchG und die 16. BImSchV beziehen sich nur auf den Lärm, der von der zu bauenden oder zu ändernden Straße selbst ausgeht. Nimmt in Folge der geplanten Maßnahme der Verkehr auf einer anderen, vorhandenen Straße zu, ist dies im Rahmen der Abwägung nach § 17, S. 2 FStrG zu berücksichtigen, wenn ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme besteht und die Zunahme mehr als unerheblich ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 17.3.2005, 4 A 18.04).

Anwohner der Owinger Straße in Überlingen wendeten bereits nach der Planauslegung im Sommer 2007 ein, die Lärmbelastung in ihrer Straße werde sich aufgrund der Maßnahme drastisch erhöhen. Allerdings wiesen die seinerzeit ausgelegten Unterlagen (Unterlage 1.1 Erläuterungsbericht, Anhang 2, Plan 3922-08 zur Verkehrsuntersuchung Bender und Stahl, 2003, ungültig) einen tatsächlich nicht von diesem Verfahren umfassten Anschluss der Owinger Straße an die B 31 alt (künftige L 194) aus. Dieser Anschluss ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens; er wurde weder vom An-

tragsteller beantragt noch wird er von ihm ausgeführt. Der Anschluss ist auch keine notwendige Folgemaßnahme des Baus der B 31 neu, da für deren Verkehrswirksamkeit der Anschluss nicht erforderlich ist. Vielmehr handelt es sich um eine Planungsüberlegung der Stadt Überlingen und es ist derzeit ungewiss, ob und gegebenenfalls bis wann sich die Stadt Überlingen dazu entschließen wird, einen städtischen Anschluss der Owinger Straße an die B 31 alt tatsächlich zu planen und zu bauen. Die Anbindung der B 31 neu an das städtische Verkehrsnetz ist ohne diesen Anschluss gewährleistet. Die Abstimmung der Bundesstraßenplanung mit den Planungen der Stadt Überlingen ist erfolgt.

Dieser Sachverhalt wurde den betroffenen Anwohnern in der Erörterungsverhandlung vom 17.07.08 ausführlich erläutert (vgl. Niederschrift zur Erörterungsverhandlung). Soweit Einwendungen auf dieser Grundlage ergangen sind, sind sie zurückzuweisen.

Aber auch gegen die für den Bereich der Owinger Straße ergänzte Verkehrsuntersuchung vom März 2008 und die darauf beruhenden Ergebnisse schalltechnischer Untersuchungen vom 20.11.2008, die vom 08.12.2008 bis zum 22.12.2008 zur Einsichtnahme auslagen, wurden 14 neue Einwendungen erhoben.

Die ergänzte Verkehrsuntersuchung weist auf der Grundlage einer am Donnerstag, den 14. Februar 2008 in Höhe des Heiligengrundweges durchgeführten Verkehrszählung die heutige Verkehrsstärke aus und berechnet die zu erwartenden Verkehrsstärken im Jahr 2020 für den Fall, dass die Straßennetzstruktur unverändert bleibt, und für den Fall der Realisierung des Vorhabens. Danach erhöht sich der Verkehr auf der Owinger Straße durch den Neubau der B 31 und den Anschluss bei Kogenbach, hochgerechnet auf das Jahr 2020, von 2.546 Kfz/24h um 1.042 Kfz/24h auf 3.588 Kfz/24h.

Diese Untersuchung ist methodisch richtig und inhaltlich nachvollziehbar. Tatsachen, die Zweifel an der Richtigkeit der zugrundegelegten Ansätze begründen könnten, sind weder vorgebracht noch sonst ersichtlich. Dem pauschalen Einwand, das zukünftige Verkehrsaufkommen sei nicht absehbar und aller Wahrscheinlichkeit nach zu gering angesetzt, kann daher nicht gefolgt werden.

Die angenommenen Geschwindigkeiten entsprechen den jetzigen, durch die Straßenverkehrsordnung vorgeschriebenen Geschwindigkeiten. Dass diese Geschwindigkeiten Einwendern zufolge häufig nicht eingehalten werden, ist nicht relevant (vgl. BVerwG, Beschl. v. 04.09.2003, 4 B 76/03), da etwaigem verkehrswidrigem Verhalten

der Verkehrsteilnehmer mit Mitteln des Straßenverkehrsrechts zu begegnen ist (vgl. so auch BVerwG, Urt. v. 23.11.2001, 4 A 46.99).

Aufgrund der Untersuchungen steht fest, dass durch die vorliegende Maßnahme eine Verkehrszunahme auf der Owinger Straße in Überlingen hervorgerufen wird.

Auch führt die prognostizierte Verkehrszunahme in der Owinger Straße zu einer nicht nur unerheblichen Lärmzunahme. Eine solche liegt jedenfalls immer dann vor, wenn durch die Lärmzunahme eine Pegelerhöhung eintritt, welche das Kriterium einer wesentlichen Änderung im Sinne des § 1, Abs. 2, Satz 1, Nr. 2 der 16. BImSchV erfüllen würde, also der Beurteilungspegel um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird (vgl. dazu auch VGH BW, Urt. v. 28.6.2006, 5 S 1769/05).

Die Grenze zur Gesundheitsgefährdung von 70/60 Dezibel (A) wird zwar an keinem Gebäude erreicht. Auch bleibt die Erhöhung am Tag an allen Gebäuden unter 2 dB (A). Hingegen ist für den gesamten Bereich der Owinger Straße eine erhebliche Erhöhung um bis zu 5 Dezibel (A) nachts gegenüber dem Planungsnullfall festzustellen.

Diese Lärmzunahme ist im Rahmen der Abwägung nach § 17 S. 2 FStrG zu würdigen. Die Planfeststellungsbehörde orientiert sich insoweit zunächst an den Grenzwerten der 16. BImSchV für Kern-, Dorf- und Mischgebiete von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. Diese Grenzwerte bilden ab, unter welchen Voraussetzungen noch vom Vorliegen gesunder Wohnverhältnisse auszugehen ist. Das Vorliegen gesunder Wohnverhältnisse erscheint für die im Rahmen der Abwägung zu treffende Entscheidung über Lärmschutzmaßnahmen als geeigneter Maßstab. Auf den tatsächlichen Gebietscharakter der betroffenen Wohnbebauung kommt es dabei nicht an. Denn nach dem Willen des Ordnungsgebers ist die 16. BImSchV bei mittelbaren Lärmauswirkungen gerade nicht anwendbar. Die Bezugnahme auf die dort für Kern-, Dorf- und Mischgebiete genannten Grenzwerte geschieht, weil diese regelmäßig gewährleisten, dass die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse gewahrt sind. Damit ist keine Einführung der Maßstäbe verbunden, die nach der 16. BImSchV für den Schutz der Nachbarschaft der zu bauenden Straße gelten. Der herangezogene Grenzwert von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts ist im Rahmen der Abwägung auch dann maßgeblich, wenn es sich tatsächlich um ein reines oder allgemeines Wohngebiet handelt.

Da der tatsächliche oder der im Rahmen der Bauleitplanung vorgesehene Gebietscharakter für den hier maßgeblichen Grenzwert mithin nicht entscheidend ist, bedurfte es vorliegend keiner Ermittlung des Gebietscharakters im Bereich der Owinger Straße. Die Einwendungen, es handle sich jedenfalls bei Teilbereichen der Owinger Straße um ein reines oder allgemeines Wohngebiet, was die Stadt auch im Bebauungsplanentwurf so vorgesehen habe, sind daher zurückzuweisen.

Soweit vorgetragen wurde, bei den Messungen seien die Dachgeschosse nicht berücksichtigt worden, ist darauf hinzuweisen, dass im Rahmen schalltechnischer Untersuchungen zunächst die Lärmentwicklung an den nächstgelegenen Fassaden berechnet wird. Soweit dort keine Grenzwertüberschreitungen festgestellt werden, erübrigt sich eine Berechnung der Lärmentwicklung an den weiter entfernten Gebäudeteilen.

Von den Einwendern wurde schließlich vorgetragen, die Owinger Straße lasse eine Nutzung durch Schwerverkehr nicht bzw. nur begrenzt zu. Die Situation sei insbesondere für Fußgänger und Kinder schon jetzt problematisch, es gebe teilweise keine Gehwege. Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass mögliche Gegenmaßnahmen wie Tonnagebegrenzungen in der Zuständigkeit der Stadt Überlingen liegen. Aus den vorgebrachten Umständen sind keine Schlussfolgerungen abzuleiten, die in diesem Verfahren Berücksichtigung finden müssten oder könnten.

Nach dem Verkehrsgutachten werden die Grenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts lediglich am Gebäude Owinger Straße 94 überschritten. Hier werden im Planfall 1, Planungshorizont 2020/2023 im EG West 69 dB (A) tags und 58 dB(A) nachts sowie im 1. OG West 68 dB (A) tags und 57 dB(A) nachts erreicht. Zur Aufrechterhaltung gesunder Wohnverhältnisse ist diesem Gebäude mithin passiver Schallschutz zu gewähren, den der Vorhabensträger auch zugesagt hat.

Weitergehende Ansprüche auf Lärmschutz in der Owinger Straße bestehen nicht. Alle andere Gebäude bleiben unter den genannten Grenzwerten. Es wurden keine Tatsachen vorgetragen oder sind sonst erkennbar, die darüber hinaus aufgrund einer Sondersituation Anlass für die Gewährung passiven Schallschutzes geben könnten. Das gilt auch für das Gebäude Owinger Straße 98, für das laut Lärmschutzgutachten vom 20.11.2008 Beurteilungspegel von 63 dB(A) tags und 53 dB(A) nachts berechnet wurden. Soweit im Erläuterungsbericht der ergänzenden schalltechnischen Untersuchung Owinger Straße (Unterlage 11.1A) andere Aussagen getroffen wurden, ist dies

unzutreffend. Aus Gründen der Gleichbehandlung kann dem betroffenen Anwesen, Owinger Straße 98, daher kein Lärmschutz zugesprochen werden.

Soweit die Stadt Überlingen gebeten hatte zu prüfen, ob für den Bereich Nussdorf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen sind, ergeben sich aus den Unterlagen keine Hinweise darauf, dass es durch die geplante Maßnahme zu einer wesentlichen Verkehrszunahme in diesem Bereich kommen könnte.

Soweit von Einwohnern Andelshofens eine Optimierung des Lärmschutzes gefordert wurde, hat die Stadt Überlingen im Rahmen der Erörterungsverhandlung zugesagt, dies zu prüfen und in Grundstücksverhandlungen einzutreten. Der Vorhabensträger hat zugesagt, konkrete Maßnahmen gegebenenfalls baulich mit umzusetzen (siehe oben Zusage 1.m)? Solche nach dem gesetzlichen Lärmschutzkonzept nicht gebotenen zusätzlichen städtischen Maßnahmen sind allerdings nicht Gegenstand dieses Beschlusses.

Soweit gefordert wurde, an der L 200 und dem dortigen Kreisverkehr Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen, ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei der L 200 um eine bestehende Straße handelt, deren Immissionen nicht Gegenstand dieses Verfahrens sind. Der Einbau von Kreisverkehrsplätzen in eine bestehende Straße führt nach den gesetzlichen Rechenvorschriften zu keiner Erhöhung der Lärmimmission.

2. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Die Zulässigkeit von Eingriffen in Natur und Landschaft ist in den §§ 20 und 21 des Landesnaturschutzgesetzes (NatSchG) geregelt. Nach Überprüfung der dort genannten Voraussetzungen kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe zulässig sind.

Das Vorhaben führt zwar zu Eingriffen in Natur und Landschaft, unterlässt aber vermeidbare Beeinträchtigungen, gleicht unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes vorrangig aus (Ausgleichsmaßnahmen) und kompensiert nicht vermeidbare und nicht ausgleichbare Eingriffe in sonstiger Weise (Ersatzmaßnahmen).

Die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind, auch im Hinblick auf den Gesamtflächenbedarf und die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken, angemessen.

a. Vorliegen von Eingriffen in Natur und Landschaft

Eingriffe in Natur und Landschaft sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts, das Landschaftsbild oder den Wert der Landschaft für die naturnahe Erholung erheblich beeinträchtigen können (§ 20 Abs. 1 NatSchG).

Der landschaftspflegerische Begleitplan (LBP, Unterlage 12.1. bis 12.5 der Planfeststellungsunterlagen), auf den verwiesen wird, stellt die baubedingten, anlagenbedingten und betriebsbedingten Auswirkungen des Baus der B 31 neu, Stockach-Überlingen, Abschnitt II B auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild sowie ihre Erheblichkeit ausführlich dar. Zur Ermittlung des gebotenen Kompensationsumfangs wurde die Intensität der einzelnen Projektwirkungen und ihre Erheblichkeit beurteilt (vgl. hierzu insbesondere das Kapitel 4 des LBP).

b. Unterlassung vermeidbarer Eingriffe

Nach § 21 Abs. 1 NatSchG sind vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Diese Vorschrift ist zwingendes Recht und unterliegt nicht der naturschutzrechtlichen oder allgemeinen fachplanerischen Abwägung. Sie ist darauf gerichtet, die Auswirkungen auf den Naturhaushalt und/oder das Landschaftsbild durch das Vorhaben möglichst gering zu halten, in dem diese vermieden bzw. minimiert werden.

Vermeidungsmaßnahmen im Sinne des Naturschutzgesetzes sind nur Maßnahmen, die keine erhebliche Umgestaltung des konkreten Vorhabens zur Folge hätten und deshalb bei objektiver Betrachtung noch als vom Antrag des Vorhabenträgers umfasst angesehen werden können (BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, 9 A 33/02).

Maßnahmen, die zu einem zumindest partiell anderen Vorhaben führen können (z. B. eine andere räumliche Ausführungsvariante), sind keine Vermeidungsmaßnahmen, sondern im Rahmen der allgemeinen fachplanerischen Abwägung zu prüfen. Die Planfeststellungsbehörde verweist an dieser Stelle auf die durchgeführte Variantenprüfung und die diesbezüglichen Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss (vgl. unter B. V dieses Beschlusses).

Die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind im LBP ausführlich dargestellt. Im Zuge der Entwurfsbearbeitung wurde die gebildete Trasse unter umwelt-

und naturschutzfachlichen Gesichtspunkten mehrfach optimiert und die natur-schonendste Variante ausgewählt.

Verschiedene bauliche Maßnahmen dienen in erster Linie dazu, die erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die funktionalen Zusammenhänge und die Bio-topvernetzung im Plangebiet sowie die Störung empfindlicher Landschaftsberei-che durch Immissionsbelastungen zu mindern, so z.B.:

- der Einbau eines kombinierten Fußgänger-, Wild- und Bachdurchlasses bei Bau-km 12 +085 (Bauwerksverzeichnis Unterlage 5, lfd. Nr. 1.09 und Unterla-ge 12.4, Blatt-Nr. 1 LBP-Maßnahmenplan, Bl. 1 Maßnahme 2.2) sowie die Er-richtung von Wildleitzäunen gemäß Maßnahme 2.4 des LBP im Bereich Ko-genbach und gemäß Maßnahme 8.4 im Bereich Burgberg. Der Vorhabensträ-ger hat darüber hinaus zugesagt, die Wildleitzäune vom Bauanfang bis zur An-schlussstelle Kogenbach auszudehnen und bei Bau-km 13+240 einen zusätzli-chen Tierdurchlass vorzusehen.
- der Schutz des Andelshofer Weihers/Neuweihers gegenüber Immissionen und Spritzwasser von der B 31 neu gemäß Maßnahme 4.1 zwischen Bau-km 13+040 bis 13+780 sowie weitere Schutzmaßnahmen gemäß Maßnahme 6.1 zwischen Bau-km 13+620 und 13+960;
- der Einbau von Amphibien- und Kleintierdurchlässen mit Leiteinrichtungen im Abschnitt südwestlich und südlich des Neuweihers gemäß Maßnahme 4.3. Der geplante Amphibiendurchlass bei Bau-km 13+230 wird dabei durch einen auf-geweiteten Tier-/Wilddurchlass bei Bau-km 13+240 ersetzt, der dessen Funk-tion übernimmt (vgl. Bauwerksverzeichnis, Unterlage 5a);
- die Anlage eines Immissionsschutzwalles zur Abschirmung der B 31 neu ge-genüber Kogenbach gemäß Maßnahme 5.3, Unterlage 12.4, Blatt-Nr. 3;
- die Reduzierung des Waldanschnittes bei Rampe 6 (Anschluss der B 31 neu/B 31 alt beim Burgberg) durch ein Stützbauwerk in landschaftsangepas-seter Bauweise gemäß Maßnahme 8.2, Unterlage 12.4, Blatt-Nr. 5;
- die Anlage eines Walles zur Abschirmung der B 31 neu gegenüber der Wohn-bebauung am Burgberg, der Kleingartenanlage am Laubenweg sowie gegen-

über dem Landschaftspark St. Leonhard gemäß Maßnahme 8.3, Unterlage 12.4, Blatt-Nr. 5;

- die Ableitung des gesammelten Straßenwassers über naturnah gestaltete Regenklär- und Rückhaltebecken mit Bodenfilter gemäß Maßnahmen 4.4 und 7.3, Unterlage 12.4, Blatt-Nr. 2 und Unterlage 12.4, Blatt-Nr. 4.

Weitere Minimierungsmaßnahmen betreffen Auflagen und Schutzvorkehrungen im Rahmen des Baubetriebes. Sie beziehen sich auf den Schutz von Bäumen und Vegetationsbeständen bei der Vorbereitung und Durchführung der Maßnahme sowie den Schutz von Tieren gegenüber baubedingten Beeinträchtigungen, beispielsweise durch die Errichtung temporärer Amphibienschutzzäune beim Andelshofer Weiher/Neuweiher während der Bauphase gemäß Maßnahme 4.3 oder die Errichtung eines Bauzauns zum Schutz mausernder Graugänse auf der Wiesenfläche zwischen Weiherdamm und der B 31 neu gemäß Maßnahme 6.1.

Durch die vorgesehene ökologische Baubegleitung werden baubedingte Beeinträchtigungen so weit als möglich vermieden, da sie gewährleistet, dass der Baustellenbetrieb und die Bauabwicklung unter Berücksichtigung naturschutzfachlicher Gesichtspunkte koordiniert werden.

c. Kompensation nicht vermeidbarer Eingriffe durch Ausgleichsmaßnahmen

Nach § 21 Abs. 2 Satz 1 1. Alternative NatSchG ist der Verursacher eines Eingriffes verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Ausgleichsmaßnahmen vorrangig auszugleichen. Nach § 21 Abs. 2 Satz 2 NatSchG ist eine Beeinträchtigung ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes wieder hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wieder hergestellt oder neu gestaltet ist.

Der Vorhabensträger hat weitere Maßnahmen zum Ausgleich der trotz Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verbliebenen Eingriffe vorgesehen. Bei den Ausgleichsmaßnahmen wurde auf eine funktionale und örtliche Zuordnung von Eingriff- und Ausgleichsmaßnahme geachtet. Ferner wird, wo erforderlich, der zeitliche Aspekt der Wiederherstellung betroffener Funktionen betrachtet (Vermeidung eines sog. time lag).

Zusammengefasst sind unter Berücksichtigung obiger Kriterien im Hinblick auf unvermeidbare Eingriffe in die einzelnen Schutzgüter folgende Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen:

Schutzgut Eigenheit und Schönheit der Landschaft (Landschaftsbild, Landschaftsstruktur)

Die umfangreichen Modellierungs- und Begrünungsmaßnahmen entlang der B 31 neu dienen der landschaftlichen Einbindung des Vorhabens. Im Bereich der offenen, überwiegend landwirtschaftlich geprägten Flur sieht das Konzept vor, die Verkehrsgrünflächen dem Landschaftscharakter gemäß aufgelockert mit Einzelbäumen und Gehölzgruppen zu bepflanzen sowie ergänzende Baum- und Gehölzpflanzungen im Umfeld zur Trasse vorzunehmen. In Abschnitten, in denen besondere Anforderungen an den Sicht- und Immissionsschutz zu stellen sind, werden geschlossene flächige Gehölzpflanzungen angelegt, welche die Straße gegenüber den schutzbedürftigen Bereichen abschirmen.

Schutzgut Boden

Zum Ausgleich unvermeidbarer erheblicher Beeinträchtigungen des Schutzguts Boden erfolgt eine Entsiegelung und Rekultivierung bestehender Verkehrsflächen im Umfang von rund 1,25 ha, die im Zuge des Neubaus entfallen können (so der Rückbau der K 7772 gemäß Maßnahme 2.3, Unterlage 12.4, Blatt-Nr. 1, die Rekultivierung der L 195 alt gemäß Maßnahmen 5.1, Unterlage 12.4, Blatt-Nr. 3 und 8.1, Unterlage 12.4, Blatt-Nr. 5 sowie der Rückbau der B 31 alt gemäß Maßnahmen 9.1 und 10, Unterlage 12.4, Blatt-Nr. 6 und Blatt-Nr. 7).

Schutzgut Tiere und Pflanzen

Der Ausgleich der unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen, welche die Maßnahme für das Schutzgut Tiere und Pflanzen verursacht, erfolgt vorrangig im Bereich zwischen dem Feigental und dem Neuweiher. Das Konzept beinhaltet die Optimierung des Feuchtgebiets Birken durch die Anlage von Pufferzonen gegenüber intensiv bewirtschafteten bzw. hoch belasteten Flächen (B 31 neu) sowie durch flächige Nutzungsextensivierungen gemäß Maßnahme 3.1, Unterlage 12.4, Blatt-Nr. 2, die Anlage und Optimierung der Pufferzone zwischen Andelshofer Weiher/Neuweiher und B 31 neu insbesondere durch Einbeziehung einer bislang intensiv landwirtschaftlich genutzten Fläche ohne besondere Funktion für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild gemäß Maßnahmen 4.2, Unterlage 12.4, Blatt-Nr. 2 und 6.2, Unterlage 12.4, Blatt-Nr. 3, die Anlage eines zusätzlichen Amphibienlaichgewässers mit entsprechender Begleitstruktur im Gewann Altenweiher

westlich des Neuweiher und Schaffung eines Vernetzungskorridors zum Neuweiher gemäß Maßnahme 4.4, Unterlage 12.4, Blatt-Nr. 2 sowie die Optimierung der Vernetzungsfunktionen des kleinen Bachlaufes zwischen den Hangwiesen südöstlich von Brachenreute und dem Feigental und des Bachlaufes südlich des Neuweiher in Richtung Kogenbach (Maßnahmen 2.1, Unterlage 12.4, Blatt-Nr. 1 und 5.4, Unterlage 12.4, Blatt-Nr. 3). Die biotopbezogenen Maßnahmen leisten gleichzeitig auch einen wichtigen Beitrag zur Optimierung der Bodenfunktion.

Der Verlust von Gebüsch und Hecken im Umfang von rund 0,1 ha wird ausgeglichen durch Pflanzungen auf den zur Verfügung stehenden Verkehrsgrünflächen im Umfang von mindestens 1 ha. Der Verlust von Streuobstbeständen wird ausgeglichen durch zahlenmäßig etwa entsprechende Ersatzpflanzungen. Das Defizit für den auftretenden time-lag-Effekt wird kompensiert über eine erhöhte Gesamtausgleichsfläche.

Wald

Der Waldverlust im Umfang von rund 1,02 ha wird primär nach den Anforderungen des § 9 LWaldG kompensiert. Gleichzeitig dient die Optimierung bzw. die Neuaufforstung von Waldflächen auch der naturschutzfachlichen Kompensation. Das Maßnahmekonzept sieht u.a. die Aufforstung einer Ackerfläche am Waldrand am Nordrand des Feigentales vor (Maßnahme 2.5, Unterlage 12.4, Blatt-Nr. 1), die Ergänzung des Schutzwaldstreifens am Andelshofer Weiher/Neuweiher durch Initialbegrünung und Bewaldung im Zuge der natürlichen Sukzession (Maßnahme 4.2, Unterlage 12.4, Blatt-Nr. 2) sowie die Rekultivierung einer aufgelassenen Straßenfläche bei Bau-km 15+380 links der B 31 neu durch die Anlage einer Waldvorpflanzung und Übernahme der Fläche in den Waldverband (Maßnahme 8.1, Unterlage 12.4, Blatt-Nr. 5).

Dieser Planfeststellungsbeschluss umfasst im Rahmen seiner Konzentrationswirkung nach § 75 Abs. 1, Satz 1 zweiter Halbsatz LVwVfG nach Maßgabe der Planunterlagen die Genehmigung nach § 9 Abs. 1 WaldG.

Zum Schutz landwirtschaftlicher Belange ist nach den Vorgaben des Landratsamtes Bodenseekreis bei der Aufforstung am Nordrand des Feigentales (Maßnahme 2.5, Unterlage 12.4, Blatt-Nr. 1) zur landwirtschaftlichen Nutzfläche ein Abstand von mindestens 8,00 m einzuhalten und in 20,00 m Breite ein gestaffelter, abgestufter Waldtrauf vorzusehen (siehe Nebenbestimmung 5.f).

Oberflächengewässer

Zur Kompensation der baulichen Eingriffe in den Bachlauf bei Bau-km 12+085 und in den Wassergraben östlich des ehemaligen Hinyhofes erfolgt eine Bachöffnung und Renaturierung oberhalb des Feigentalles gemäß Maßnahmen 2.1, Unterlage 12.4, Blatt-Nr. 1 sowie die Anlage eines naturgemäßen Bachabschnittes gemäß Maßnahme 5.4, Unterlage 12.4, Blatt-Nr. 3.

d. Kompensation der nicht ausgleichbaren Eingriffe durch Ersatzmaßnahmen

Mit den vorgesehenen Maßnahmen können nicht alle der durch den Bau der B 31 neu zu erwartenden erheblichen nachteiligen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ausgeglichen werden. Es verbleiben nicht ausgleichbare erhebliche Beeinträchtigungen beim Schutzgut Boden aufgrund des deutlichen Überhangs bei der Neuversiegelung und der geringen positiven Effekte, welche die im Plangebiet möglichen Maßnahmen hinsichtlich des Filter- und Puffervermögens sowie der natürlichen Ertragsfähigkeit der Böden erwarten lassen. Nicht ausgleichbare erhebliche Beeinträchtigungen verbleiben auch beim Schutzgut Tiere und Pflanzen durch die Verstärkung der Barrierewirkung insbesondere für die Amphibienwanderungen im Bereich des Andelshofer Weihers/Neuweihers. Daher wurden folgende Ersatzmaßnahmen geplant:

Zur Kompensation der nicht ausgleichbaren erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden sieht das Maßnahmenkonzept eine Ausdehnung der Pufferzonen am Neuweiher gemäß Maßnahme 4.5, Unterlage 12.4, Blatt-Nr. 2 durch Umwandlung der gewässernahen Ackerfläche in Extensivgrünland vor. Diese Maßnahme begünstigt die Funktion des Bodens als Standort für die natürliche Vegetation und seine Ausgleichsfunktion im Wasserhaushalt.

Die Kompensation der nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen beim Schutzgut Tiere und Pflanzen erfolgt über die Optimierung eines im Verlandungsprozess befindlichen Amphibienlaichgewässers zwischen Nesselwangen und Hödingen. Es wird auf Anregung der Naturschutzverwaltung gemäß Maßnahme 12, Unterlage 12.4, Blatt-Nr. 10 erweitert und vertieft, um zukünftig das Lebensraumangebot für Amphibien und Libellen zu verbessern.

Mit dem Maßnahmenkonzept des LPB, welches auf rund 12,25 ha Gesamtausgleichsfläche eine Aufwertung im Sinne des Natur- und Biotopschutzes vorsieht, werden die zu erwartenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft auf ein

unerhebliches Maß reduziert, so dass die naturschutzrechtlich gebotene Bewältigung der Eingriffsfolgen gewährleistet ist.

e. Zulässigkeit des Eingriffs nach § 21 Abs. 4 Satz 2 NatSchG

Werden als Folge des Eingriffs Biotope zerstört, die für dort wild lebende Tiere und wild wachsende Pflanzen der streng geschützten Arten (§ 14 Abs. 2 Nr. 11 NatSchG) nicht ersetzbar sind, ist der Eingriff nach § 21 Abs. 4 Satz 2 NatSchG nur zulässig, wenn er aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt ist. Unersetzbar ist ein Biotop, wenn es für eine Art unentbehrlich ist und gleichartige bzw. die Funktion des zerstörten Biotops übernehmende Ausgleichsflächen nicht vorhanden sind oder nicht rechtzeitig geschaffen werden können. Erfasst wird damit die Gefährdung von Populationen im Einwirkungsbereich, der unter dem Gesichtspunkt von Vernetzungselementen nicht auf den Ausbaubereich beschränkt ist (vgl. OVG Münster, Beschl. v. 9.1.2007, 11 B 1431/ 06.AK). Nicht ersetzbare Biotope streng geschützter Arten werden durch den Eingriff nicht betroffen.

3. Natura 2000

Die Europäische Gemeinschaft hat sich unter dem Namen „Natura 2000“ den Aufbau und den Schutz eines europäischen ökologischen Netzes zur Aufgabe gemacht. Die sich hieraus ergebenden Verpflichtungen der Mitgliedsstaaten sind in der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (92/43/EWG - FFH-RL) und in der Vogelschutzrichtlinie (79/409/EWG - V-RL) formuliert. Die korrespondierenden Vorschriften des Bundesrechts sind in den §§ 32-38 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) enthalten, die des Landesrechts in den §§ 36-40 des Landesnaturschutzgesetzes Baden-Württemberg (NatSchG).

Danach ist jedes Vorhaben innerhalb oder außerhalb eines Natura 2000-Gebietes, das geeignet ist, dieses erheblich zu beeinträchtigen, vor seiner Zulassung oder Durchführung auf seine Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung oder eines europäischen Vogelschutzgebietes zu überprüfen. Im Unterschied zur Umweltverträglichkeitsprüfung mit ihrem umfassenden Prüfungsansatz konzentriert sich der Inhalt der FFH-Verträglichkeitsprüfung darauf, ob das Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen des Natura-2000 Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Ist dies der Fall, ist das Vorhaben vorbehaltlich einer Abweichungsprüfung unzulässig.

Verbleibt nach Durchführung der FFH-Verträglichkeitsprüfung aus wissenschaftlicher Sicht kein vernünftiger Zweifel, dass nachteilige Auswirkungen des Vorhabens vermieden werden, ist das Vorhaben zulässig. Die Verträglichkeitsprüfung ist der Abwägung nicht zugänglich und unterliegt umfassender gerichtlicher Kontrolle.

Die geplante Baumaßnahme tangiert das Natura 2000-Gebiet 8221-341 „Bodensee Hinterland bei Überlingen“ im Bereich des Teilgebiets „Andelshofer Weiher“ auf einer Länge von rund 400 m. Eine direkte Flächeninanspruchnahme erfordert der Ausbau zwar nicht. Jedoch können gebietsrelevante Beeinträchtigungen durch bau- und verkehrsbedingte Immissionen auch von außerhalb auf ein FFH-Gebiet einwirken (vgl. BVerwG, Urt. v. 19.5.1998, 4 A 9.97 sowie BVerwG, Urt. v. 17.1.2007, 9 A 20.05).

Indirekte Auswirkungen des Vorhabens auf den vorhandenen Lebensraumtyp 3150 (natürliche eutrophe Seen mit ihrer Ufervegetation), die für ihn charakteristischen Arten sowie auf Anhang II-Arten und deren Habitate können vorliegend, auch unter Berücksichtigung der erheblichen Vorbelastungen durch den aktuellen Verkehr auf der K 7772/ L195, nicht von vornherein ausgeschlossen werden. So wird durch die Straßenverbreiterung und die prognostizierte Verkehrszunahme die Barrierewirkung der Straße für Vögel, Fledermäuse und Amphibien verstärkt. Darüber hinaus ist mit zunehmender Verlärmung und Schadstoffeintragungen zu rechnen.

Die Verträglichkeitsprüfung vom April 2006 gelangt allerdings nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass nach dem gegenwärtigen Erkenntnisstand diese negativen Einflüsse unterhalb der Erheblichkeitsschwelle bleiben, sofern die im LBP zum Schutz des Andelshofer Weihers/ Neuweihers vorgesehenen Maßnahmen realisiert werden.

Hierzu gehören Maßnahmen zum Schutz des Lebensraumtyps 3150 vor Beeinträchtigungen durch den Baubetrieb. Es wird u.a. sichergestellt, dass Flächen des FFH-Gebiets nicht für Baustelleneinrichtungen oder als Lagerflächen beansprucht werden. Die Äsungsfläche für mausernde Graugänse (für den Lebensraumtyp 3150 charakteristische Art) südöstlich des Weiherdammes in unmittelbarer Trassennähe wird während der Bauzeit durch einen Bauzaun geschützt. Der Ersatzweg zum Absperrhaus der Stadtwerke Überlingen wurde an den Südrand der Gründlandfläche neben die B 31 neu verlegt, um eine Zerschneidung der Äsungsfläche zu vermeiden. Durch Extensivierung der Nutzung in diesem Bereich wird eine zusammenhängende Gründlandfläche geschaffen und ein ausreichendes Nahrungsangebot gesichert.

Zum Schutz des FFH-Gebiets vor zusätzlicher Verlärmung ist ein 1,75 m hoher Immissionsschutzwall von Bau-km 13+040 bis Bau-km 13+320 vorgesehen, eine 2,50 m hohe flächenschonende Spritzwasser- und Immissionsschutzwand von Bau-km 13+330 bis Bau-km 13+560, um den Gehölzbestand in diesem Bereich zu schonen, ein 1 m hoher Wall mit einer 1,50 m hohen kombinierten Wand von Bau-km 13+560 bis Bau-km 13+650 sowie ein 1,85 bis 2,75 m hoher Immissionsschutzwall von Bau-km 13+650 bis 13+780. Die Lärmschutzmaßnahmen bewirken im westlichen Teil des Weihers eine Verbesserung der Gesamtlärmsituation. Im östlichen Bereich ergibt sich trotz der Lärmschutzmaßnahme eine Lärmzunahme um durchschnittlich 2,5 dB(A). Diese ist noch als unerheblich einzustufen.

Der Verstärkung der Barrierewirkung wird begegnet durch die Anlage von Amphibienleiteinrichtungen und Durchlässen (Einzelheiten dazu unter 3. Artenschutz). Gehölzpflanzungen auf den Damm- und Wallböschungen dienen dazu, querende Vögel und Fledermäuse zu einem hohen Überfliegen zu zwingen.

Die Gefahr einer Wasserverschmutzung durch belastetes Oberflächenwasser von der Straße wird durch bauliche Vorkehrungen an der Straße verhindert. Wo dies topografisch möglich ist, wird das Oberflächenwasser von den Fahrbahnen breitflächig über die Bankette und die Böschungen abgeleitet und im Bereich des Verkehrsgrüns zur Versickerung gebracht. Vegetation und Bodenfilter gewährleisten, dass qualitative und quantitative Beeinträchtigungen des Wasserhaushaltes durch das Straßenoberflächenwasser weitgehend abgepuffert werden können. In den Einschnittsbereichen der Straße erfolgt eine Sammlung und gebündelte Ableitung des anfallenden Straßenwassers in Regenklär- und Rückhaltebecken. Eine Direkteinleitung in den Andelshofer Weiher oder Bäche, die zum Bodensee hin entwässern, ist nicht vorgesehen. Eine Beeinträchtigung des FFH-Gebietes kann hier ausgeschlossen werden.

Insgesamt trägt die Überwachung der vorgesehenen Maßnahmen durch eine ökologische Baubegleitung dazu bei, baubedingte Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets unterhalb der Erheblichkeitsschwelle zu halten.

Es verbleibt somit aus wissenschaftlicher Sicht kein vernünftiger Zweifel, dass eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes ausgeschlossen werden kann. § 38 Abs. 2 NatSchG steht dem Vorhaben somit nicht entgegen.

4. Artenschutz

Die artenschutzrechtlichen Zugriffs- und Beeinträchtigungsverbote § 42 Bundesnaturschutzgesetz, Art. 12 der FFH-Richtlinie und Art. 5 der Vogelschutzrichtlinie stehen dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses ebenfalls nicht entgegen. Dies ergibt sich nachvollziehbar aus den vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Gutachten vom 22.1.2008 und vom 15.10.2008.

a. Vögel und Fledermäuse

Kollisionsgefahren für Vögel und Fledermäuse werden durch Immissionsschutzwälle und -wände, die zum höheren Überfliegen der Straße zwingen, soweit als möglich minimiert. Unabwendbare Kollisionen erfüllen den Verbotstatbestand nicht. Dies gilt auch für Sichtschutzelemente in Immissionsschutzwänden, soweit diese den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen zum bestmöglichen Vogelschutz entsprechen.

Die Verletzung von Vögeln durch Aufnahme verunreinigten Wassers ist ausgeschlossen, da der Andelshofer Weiher/Neuweiher gegenüber Immissionen und Spritzwasser durch entsprechende Maßnahmen geschützt wird.

Die geringfügige bau- und anlagenbedingte Inanspruchnahme der Nahrungs- und Jagdreviere von Vögeln und diversen Fledermausarten im Bereich des Vorhabens führt nicht zu einer Beeinträchtigung der Lebensstätten dieser Tiere, da hinreichend Ausweichmöglichkeiten zur Verfügung stehen und neue Strukturen geschaffen werden. Weder der vorübergehende noch der dauerhafte Teilverlust von Nahrungshabitaten werden sich auf die Populationen auswirken, so dass ein Verlust von Lebensstätten auch unter diesem Aspekt nicht zu befürchten ist.

Soweit das Vorhaben zum Verlust der Lebensstätten von Vögeln führt, die in strabennahen Gehölzbeständen brüten, handelt es sich um Arten, die unempfindlich sind gegen größere Schwankungen der Umweltfaktoren. Für diese Arten stehen in erreichbarer Umgebung ausreichend geeignete Ersatzlebensräume zur Verfügung, so dass die ökologische Funktion der betroffenen Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt werden kann (§ 42 Abs. 5 S. 2 BNatSchG).

Um den Verlust von Gelegen zu vermeiden, darf das Baufeld nur außerhalb der Brutzeit, also nur in der Zeit von Anfang Oktober bis Ende Februar, freigemacht werden.

Baubedingte erhebliche Störungen von Vögeln, die im Einwirkungsbereich des Vorhabens ihr Revier haben, können ausgeschlossen werden. Der Erhaltungszustand insbesondere der lokalen Populationen von Fitis und Neuntöter (Revierzentren westlich der B 31 neu im Bereich „Birken“ und „Schindbühl“) sowie der Dorngrasmücke (Revierzentrum östlich der B 31 neu im Bereich des Golfplatzes) wird sich, auch in Verbindung mit den sonstigen Wirkungen der Maßnahme wie dem teilweise gegebenen Verlust geeigneter Nahrungsstrukturen, nicht verschlechtern, da hinreichend Ausweichräume und geeignete Biotopstrukturen zur Verfügung stehen. Durch die LBP Maßnahme 3.1, Unterlage 12.4, Blatt-Nr. 2 ist eine Aufwertung dieser Lebensräume vorgesehen.

Baubedingte Störungen mausernder (flugunfähiger) Graugänse werden vermieden durch die Errichtung eines Bauzaunes.

b. Amphibien

Gefahren für die Straße querende Amphibien werden durch Amphibien- und Kleintierdurchlässe mit Leiteinrichtungen im Abschnitt südwestlich und südlich des Andelshofer Weihers/Neuweihers so weit als möglich minimiert.

Die vorgesehenen Durchlässe sind ausreichend. Der Vorhabensträger beantragte zunächst ein Konzept mit 10 Amphibiendurchlässen bei Bau-km: 13+180, 13+230, 13+280, 13+320, 13+365, 13+400, 13+430, 13+455, 13+480 und 13+505. Die in der Vorentwurfsplanung gegenüber dem privaten Naturschutz zugesagten weiteren Durchlässe bei 13+520 und 13+560 haben sich als bautechnisch problematisch erwiesen (Dammgefährdung, fehlende Entwässerungsmöglichkeit). Der ursprünglich für Bau-km 13+520 vorgesehene Durchlass wurde daher bereits im Planfeststellungsentwurf auf Bau-km 13+505 verschoben. Im Rahmen der Erörterung der Einwendungen hat sich sodann herausgestellt, dass der aus bautechnischen Gründen nächstmögliche Durchlass bei 13+580 naturschutzfachlich nicht erforderlich ist, da in diesem Bereich kaum wandernde Amphibien zu erwarten sind.

In Anbetracht des Zeitablaufs seit Erhebung der Daten erscheint es allerdings geboten und zumutbar, die Verpflichtung aufzuerlegen, im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung die Zählraten zur Amphibienwanderung zu überprüfen und bei Bedarf die Lage der Amphibiendurchlässe den aktuellen Gegebenheiten anzupassen, soweit dies bautechnisch möglich ist. Die Gesamtzahl der vorgesehenen Durchlässe erscheint in jedem Fall als ausreichend.

Das Maßnahmekonzept umfasst schließlich bei Bau-km 12+085 einen Fußgänger-, Wild- und Bachdurchlass sowie bei Bau-km 13+720 einen Kleintier- und Bachdurchlass. Außerdem hat der Vorhabensträger infolge der vorgebrachten Einwendungen das Ausgleichskonzept dahingehend ergänzt, dass ein zusätzlicher Tierdurchlass bei Bau-km 13+240 den bei Bau-km 13+230 vorgesehenen Amphibiendurchlass ersetzt, so dass dort neben Amphibien auch Kleinsäuger und Wild wechseln können (siehe Unterlage 7, Blatt-Nr. 2a und Unterlage 12.4, Blatt-Nr. 2a).

c. Zauneidechse

Die ergänzende Untersuchung zur Zauneidechse hat ergeben, dass entgegen der ursprünglichen Vermutung Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Zauneidechse im Böschungsbereich nicht betroffen sind. Die ökologische Funktion der Lebensstätte einer einzelnen Zauneidechse auf einer Verkehrsgrünfläche in Insellage im Bereich Burgberg, welche im Zuge des Ausbaus zerstört wird, kann durch ausreichend vorhandene geeignete Strukturen im räumlichen Umfeld weiterhin erfüllt werden.

Eine sich reproduzierende Population wurde festgestellt am Ausbauende des Bauabschnitts II A bei der Tierheimkreuzung. Sollte sich die dort im Böschungsbereich vorhandene Population vor Baubeginn in Richtung Bauabschnitt II B ausbreiten, droht die Beschädigung oder der Verlust von Lebensstätten durch dieses Vorhaben. Vor Baubeginn ist daher festzustellen, zu welcher Betroffenheit die Realisierung dieser Planung tatsächlich führen wird. Um zu gewährleisten, dass die ökologische Funktion der Lebensstätte im räumlichen Zusammenhang gegebenenfalls weiterhin erfüllt werden kann, ist dafür zu sorgen, dass auf den neuen Böschungen geeignete Habitate entstehen. In Abstimmung mit der Naturschutzverwaltung sind offene Bestandsstrukturen entlang der Trasse festzulegen. Diese Lebensräume sind dauerhaft zu sichern.

VII. Abwägung der öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Bewertung der Umweltwirkungen nach § 12 UVPG

1. Umweltbelange

a. Lärm

Es wird auf die Ausführungen zum Verkehrslärmschutz (siehe oben unter VI 1) verwiesen.

b. Luftschadstoffe

Für die Verpflichtung zur Einhaltung bestimmter Luftschadstoffgrenzwerte gibt es keine spezielle Norm im Planfeststellungsrecht. Nach allgemeiner Auffassung wird § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG herangezogen. Danach hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Hierzu werden auch Auflagen gezählt, welche die Einhaltung der maßgeblichen Vorschriften des Immissionsschutzes gewährleisten.

Die Grenze der Zumutbarkeit, bei deren Überschreiten Schutzauflagen notwendig sind, liegt bei den schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne von § 3 Abs. 1 BImSchG (vgl. VGH BW, Urt. v. 17.7.2003, 5 S 723/02). Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieser Vorschrift sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß und Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Die Grenze, ab der solche Umwelteinwirkungen zu erwarten sind, ist für den Straßenbau nicht in Gesetzen oder Verwaltungsvorschriften normiert. Sie richtet sich daher nach von der Rechtsprechung entwickelten Kriterien:

Das Bundesverwaltungsgericht hat entschieden, es sei zulässig und geboten, die mit einem Straßenbauvorhaben verbundene Zunahme der Abgas- und Schadstoffbelastungen und die damit verbundenen gesundheitlichen Beeinträchtigungen in Ermangelung normierter Werte prognostisch zu beurteilen. Normativ festgesetzte Grenz- oder Orientierungswerte für Benzol und Ruß, die für den Straßenbau gelten, bestünden nicht, weil derzeit keine wissenschaftlich vertretbare Schwellendosis angegeben werden könne, bei deren Unterschreitung Gesundheitsrisiken ausgeschlossen seien (BVerwG, Beschl. v. 16.10.2001, 4 VR 20/01).

Maßgeblicher Anhaltspunkt für die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle ist hier die 22. BImSchV. Hierzu hat das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG, Urt. v. 26. Mai 2004, 9 A 5.03 und 9 A 6.03) ausgeführt, dass die Aufgabe, die Einhaltung der Grenzwerte sicherzustellen, durch das Gesetz nicht vorhabensbezogen der Planfeststellungsbehörde, sondern gebietsbezogen den Luftreinhaltebehörden zugewiesen sei. Diesen Behörden stünden als Mittel zur Erfüllung ihrer Aufgabe vor allem Luftreinhaltepläne zu Gebote. Darin könnten vielfältige Maßnahmen zur Schadstoffminderung in einem Gebiet (z.B. Verkehrsbeschränkungen, Auflagen

für emittierende Anlagen, Planungsvorgaben) getroffen werden, die gegen die einzelnen Emittenten entsprechend ihrem Verursacheranteil zu richten seien. Dem gemäß falle es nicht in den Verantwortungsbereich der Planfeststellungsbehörde, bei ihrer Entscheidung über ein einzelnes Straßenbauvorhaben die Wahrung der erst künftig geltenden Grenzwerte im Vorgriff auf eine noch ausstehende Luftreinhalteplanung zu gewährleisten.

Allerdings werde die Planfeststellungsbehörde ihrer allgemeinen Pflicht, die von einem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange untereinander und gegeneinander abzuwägen und dabei die durch die Planung geschaffenen Probleme zu bewältigen, nicht gerecht, wenn sie das Vorhaben zulasse, obgleich absehbar sei, dass dieses die Möglichkeit ausschließe, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern. Es ist somit zu verhindern, dass durch ein Vorhaben vollendete Tatsachen geschaffen werden, die durch das Instrumentarium der Luftreinhaltung nicht wieder zu beseitigen sind und es deswegen ausschließen, dass die vorgegebenen Grenzwerte eingehalten werden können (vgl. VGH BW, Normenkontrollurteil v. 25.4.2007, 5 S 2243/05, zum planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan).

Damit ist bei Straßenbauvorhaben zunächst zu prüfen, ob die Grenzwerte der 22. BImSchV eingehalten werden. Sollten diese überschritten sein, wäre eine Aussage dazu zu treffen, ob durch das Projekt die Möglichkeit ausgeschlossen wird, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern.

Die Grenzwerte der 22. BImSchV sind:

Schadstoff	Grenzwert
NO ₂ , 98-Prozentwert	200 µg/m ³ (max. 18 Überschreitungen im Jahr)
NO ₂ Jahresmittelwert	40 µg/m ³
NO _x Jahresmittelwert	30 µg/m ³
Benzol	5 µg/m ³
PM 10-Partikel Jahresmittelwert	40 µg/m ³
PM 10-Partikel Tagesmittel	50 µg/m ³ (max. 35 Überschreitungen im Jahr)

Die Schadstoffbetrachtung erfolgt im hiesigen Verfahren auf Basis der Untersuchungen des Ingenieurbüros Lohmeyer GmbH & Co. KG vom Mai 2007. Grundlage der lufthygienischen Untersuchungen ist die Verkehrsprognose der Verkehrs-

untersuchung März 2004 des Planungsbüros Stahl und Partner. Wie die Planfeststellungsbehörde diesbezüglich bereits dargelegt hat, überzeugt diese Prognose. Sie ist taugliche Grundlage für weitere Berechnungen im Planfeststellungsverfahren.

Nach dem Gutachten führen die prognostizierten NO₂-Kurzzeitbelastungen, Benzolmissionen im Jahresmittel sowie PM 10-Immissionen im Jahresmittel und die PM10-Kurzzeitbelastungen auch unter Berücksichtigung der vorhandenen Hintergrundbelastung nicht zu Konflikten mit geltenden Grenzwerten der 22.

BImSchV. Lediglich im Bereich der straßennah zur B 31 neu bestehenden Bebauung im „Oberried“ wurden an einem Untersuchungspunkt mit bis zu 41 µg/m³ im Jahresmittel NO₂-Immissionen berechnet, welche den ab 2010 geltenden Grenzwert der 22. BImSchV von 40 µg/m³ geringfügig überschreiten. (Prognosenußfall 2020: NO₂-Immissionen bis 37 µg/m³). Durch eine verdichtete Bepflanzung des Grünstreifens zwischen Bundesstraße und Oberriedweg wird dem jedoch wirksam begegnet.

Bei diesem Ergebnis ist noch nicht berücksichtigt, dass langfristig aufgrund der Verbesserungen bei den Kfz-Motoren (Euro V und VI), der zunehmenden Ausstattung der Fahrzeuge mit Katalysatoren und/oder Rußpartikelfiltern und der Änderung der Kraftstoffzusammensetzung ohnehin mit einem Rückgang des Kfz-bedingten Schadstoffausstoßes zu rechnen ist. Abschließend weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass seitens der beteiligten Träger öffentlicher Belange im Rahmen des Anhörungsverfahrens gegen die lufthygienischen Gutachten keine substantiierten Einwände erhoben wurden bzw. weitergehende Untersuchungen gefordert wurden.

c. Wasser

Das Landratsamt Bodenseekreis hat umfangreiche Anregungen zum Straßenentwässerungskonzept vorgetragen, die Gegenstand der Besprechung mit dem Vorhabensträger vom 09.06.2008 waren. Hinsichtlich der Regenwasserbehandlungsanlagen hat der Vorhabensträger dem Landratsamt Bodenseekreis zugesagt, bei der Regenwasserbehandlungsanlage 2 das Beckenvolumen auf 150 m³ zu erhöhen und die Fläche des Bodenfilters mit 1.000 m² auszuführen. Der Vorhabensträger hat darüber hinaus zugesagt, die Ausführungsplanung der gesamten Streckenentwässerung im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde des Landratsamtes Bodenseekreis vorzunehmen (Zusage 1.e). Die ebenfalls in der Besprechung zugesagte Simulation zur Ermittlung der hydraulischen Leistungs-

fähigkeit der Entwässerungsmulden hat der Vorhabensträger durchführen lassen und die gewonnenen Daten dem Landratsamt Bodenseekreis mit Schreiben vom 5.11.2008 übersandt.

Es erfolgt ein baulicher Eingriff in den Bachlauf bei Bau-km 12 + 085. Er wird auf etwa 90,00 m Länge verlegt und auf einer Länge von etwa 16,00 m überbaut. Der Wassergraben östlich des ehemaligen Hinyhofes wird auf rund 200 m Länge verlegt und auf rund 30,00 m Länge unter der L 195 verdolt. Diese Gewässerverlegungen sind nach § 75, Abs. 1, Satz 1 LVwVfG als notwendige Folgemaßnahmen von diesem Planfeststellungsbeschluss umfasst.

Der Vorhabensträger hat geprüft, ob es im Bereich Kogenbach aufgrund des dort geplanten Geländeeinschnittes zu einer Absenkung des Grundwasserspiegels kommen kann. Ein ca. 60,00 m vom Gebäude Kogenbach 12a entfernt gesetzter Grundwasserpegel stellte sich mit 495,55 m ü.N.N. ein, während die B 31 neu in diesem Bereich eine Höhenlage von 489 m ü.N.N. haben wird. Ein daraufhin eingeholtes ergänzendes geologisches Gutachten kam zu dem Ergebnis, dass voraussichtlich keine Schäden an den Gebäuden zu erwarten sind, und empfiehlt gleichzeitig, für einen Zeitraum von zwei Jahren ab Baubeginn die drei neu gesetzten Pegel monatlich abzulesen. Der Vorhabensträger hat dies zugesagt.

d. Boden

Belange des Bodenschutzes sind vor allem durch direkten Flächenentzug infolge von Versiegelung und Überbauung durch Fahrbahnen, Anschlüsse, etc. berührt. So beträgt der Flächenbedarf für Fahrbahnen, Anschlüsse und befestigte Nebestrecken ca. 11,54 ha. Davon werden 8,30 ha Boden neu versiegelt. Dazu kommen rund 12,71 ha zur Anlage von unversiegelten und begrünten Straßennebenflächen (Mulden, Böschungen, Anschlussinnenflächen).

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden wurden im landschaftspflegerischen Begleitplan ausreichend berücksichtigt. Insbesondere wurden dort die Bodenfunktionen entsprechend den Vorgaben des Bodenschutzgesetzes für Baden-Württemberg ausreichend bewertet. Die Eingriffe sind im Kompensationskonzept entsprechend berücksichtigt. Auf die Ausführungen im Abschnitt „Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung“ wird verwiesen.

Soweit die Untere Bodenschutzbehörde des Landratsamtes Bodenseekreis Einwendungen gegen die Bewertung und Kompensation der Eingriffe in das Schutz-

gut Boden erhoben hat, haben sich diese durch die Vereinbarung des Landratsamts Bodenseekreis mit dem Vorhabensträger vom 09.06.2008 erledigt. Der Vorhabensträger hat insbesondere die Abstimmung des Verwertungs- und Entsorgungskonzepts mit der Unteren Bodenschutzbehörde des Landratsamtes Bodenseekreis sowie die Bestellung eines Fachbauleiters für Erdbau zugesagt. Durch die in dieser Entscheidung aufgeführten Nebenbestimmungen 1. a) bis g) wird darüber hinaus gewährleistet, dass die Belange des Bodenschutzes bei der Realisierung der Maßnahme im erforderlichen und gebotenen Umfang berücksichtigt werden.

e. Naturschutz

Belange des Naturschutzes wurden im Wesentlichen bereits oben abgehandelt. Dies gilt insbesondere für das von Seiten des privaten Naturschutzes zunächst angezweifelte Amphibienleitkonzept (s.o. B VI.4)? Die zum Zeitpunkt der Erörterung im Juli 2008 der Planfeststellungsbehörde nicht bekannte geplante Ertüchtigung des Dammes durch die Stadt Überlingen ist bezüglich der Entscheidung, bei Bau-km 13+ 580 keinen weiteren Durchlass vorzusehen, schon deshalb ohne Bedeutung, da nicht nur die Qualität des Dammes, sondern auch die Entwässerung eines Durchlasses in diesem Bereich problematisch erscheint. Entscheidend ist aber, dass aus naturschutzfachlichen Gründen ein Durchlass in diesem Bereich nicht erforderlich ist. Eine Optimierung des Amphibienleitkonzepts wird erreicht durch die Anordnung, im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung die Zählraten zur Amphibienwanderung zu überprüfen und bei Bedarf die Lage der Amphibiendurchlässe den aktuellen Gegebenheiten anzupassen, soweit dies bautechnisch möglich ist.

Die Voraussetzungen für die von der Naturschutzverwaltung zunächst geforderte Anordnung von Beobachtungsmaßnahmen mit dem Ziel, die fachgerechte Umsetzung sowie die Wirksamkeit und den Erfolg der naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen zu überwachen, sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde vorliegend nicht gegeben. Es besteht keine vorhabenbezogene Unsicherheit hinsichtlich der Wirkung der angeordneten Kompensationsmaßnahmen.

Vielmehr kann davon ausgegangen werden, dass insbesondere der Immissionsschutzwall zum Schutz des Neuweihers die erwartete Wirkung entfalten wird. Soweit allgemein Erkenntnislücken bestehen hinsichtlich der Auswirkungen verkehrsbedingter Immissionen auf Flora und Fauna, können diese nicht im Rahmen

eines einzelnen Vorhabens sondern allenfalls durch umfangreichere Forschungsarbeiten geschlossen werden.

f. Landschaftsbild

Soweit gegen den Immissionsschutzwall „Brachenreute“ Einwendungen erhoben wurden, sind diese zurückzuweisen. Der Wall dient vor allem als Sichtschutz gegenüber der erheblich höher gelegenen Heimsonderschule „Brachenreute“, in der autistisch veranlagte Jugendliche betreut werden, für die aus therapeutischen Gründen ein Schutz gegenüber den visuellen Auswirkungen des Verkehrs auf der B 31 neu erforderlich ist. Der Wall wird abschnittsweise angelegt mit weicher Modellierung. Durch die vorgesehene Bepflanzung wird der Wall landschaftlich eingebunden. Im Bereich mit Kaltluftabfluss wird auf den Wall verzichtet, um einen Kaltluftstau zu vermeiden. Zur optischen Abschirmung der Straße erfolgt eine stärkere Gehölzpflanzung im Bereich des Immissionsschutzstreifens.

Soweit als möglich wurde die Gradienten der B 31 neu dem Gelände angepasst. Soweit allerdings gefordert wurde, das Niveau der neuen Trasse im Bereich des Andelshofer Weihers/Neuweihers unter das Niveau der bestehenden Straße zu legen, würde dies die Gefahr von Undichtigkeiten des künstlich angelegten Andelshofer Weihers/Neuweihers hervorrufen. Zudem wäre die Herstellung der vorgesehenen Amphibiendurchlässe nur unter sehr hohem Aufwand möglich.

g. Zusammenfassende Bewertung der Umweltbelange nach § 12 UVPG

Der Neubau der B 31 zwischen Stockach und Überlingen, Bauabschnitt IIB führt zu Eingriffen in Natur und Landschaft. Den Eingriffen wird durch angemessene Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Rechnung getragen, so dass eine vollständige Kompensation erreicht wird. Beeinträchtigungen durch Schadstoffimmissionen sind nicht zu erwarten. Lärmimmissionen werden durch geeignete aktive und passive Schutzmaßnahmen so reduziert, dass gemessen an den gesetzlichen Anforderungen keine Konflikte zu erwarten sind.

Nachteilige Auswirkungen auf das Natura 2000-Gebiet „Bodensee Hinterland bei Überlingen“ sind nicht zu erwarten. Umweltbelange stehen der Maßnahme mithin nicht entgegen.

2. Land- und Forstwirtschaft

Soweit vorgebracht wurde, durch Behinderung des Kaltluftabflusses komme es zu einer Beeinträchtigung der Intensivobstanlage auf Flst.-Nr. 5121 (jetzt 5256) und der

Obstbaugrundstücke 505/2 und 3546, kann dem nicht gefolgt werden. Der Planung liegt im Bereich dieses Flurstückes ein Gutachten über die voraussichtliche Veränderung der Kaltluftgefährdung von Prof. Dr. Friedrich Weller vom 13.01.2007 zugrunde, dessen Vorgaben eingehalten werden. In Bereichen mit Kaltluftabfluss wird der Damm unterbrochen. Wertminderungen infolge von Wall- oder Dammschüttungen sind daher nicht gegeben.

Die Zufahrt zum „Weiherhof“ erfolgt künftig über die „Alte Owinger Straße“ und parallele Wirtschaftswege, die im Bereich der „Tierheimkreuzung“ an die B 31 neu/K 7786 und im Bereich „Kogenbach“ an die „Owinger Straße“ angeschlossen sind. Auch für schwere Fahrzeuge ist die Zugänglichkeit gegeben.

Die Verbindung zwischen Überlingen und Owingen für den landwirtschaftlichen Verkehr bleibt über die „Alte Owinger Straße“ gewahrt, diese wird lediglich um ca. 175,00 m nach Osten verlegt.

3. Kommunale Belange

Von Seiten der Stadt Überlingen, der Polizeidirektion Friedrichshafen und auch privater Einsprecher wurde gefordert, auf den Rückbau der planfreien Anschlussstelle B 31 alt/L 200/K 7786 und auf den Teilrückbau des vierspurigen Abschnittes der B 31 alt in Höhe der Brücke des Salem Colleges zu verzichten. Auch die Gemeinde Owingen wendete sich gegen den Rückbau der planfreien Anschlussstelle B 31 alt/L 200/K 7786.

Diese Forderungen konnten nicht erfüllt werden. Es handelt sich um Ausgleichsmaßnahmen gemäß § 21 NatSchG, deren Ziel es ist, die Bodenfunktionen der entsiegelten Flächen wiederherzustellen. Soweit die Entsiegelung von Straßen möglich ist, ist diese vor anderweitigen Kompensationsmaßnahmen durchzuführen. Die Beibehaltung der Anschlussrampe ist aus verkehrlichen Gründen nicht erforderlich. Auch kann in Anbetracht des im Bereich der Aufstiegsstrecke Überlingen-West nach dem Neubau verbleibenden Verkehrs auf den talwärts führenden Zusatzstreifen verzichtet werden. Damit wird auch die Entlastungswirkung des Neubaus für die betroffenen, für den Naturschutz hochwertigen Bereiche wesentlich optimiert.

Die Stadt Überlingen hat gebeten zu prüfen, ob eine direkte Überführung der „Alten Owinger Straße“ über die B 31 neu anstelle des Versatzes in östlicher Richtung realisiert werden kann. Dies ist zwar grundsätzlich möglich, aus Gründen des Land-

schaftsschutzes jedoch nicht angezeigt und aus verkehrlichen Gründen nicht erforderlich.

4. Verkehr und Verkehrssicherheit

Die u.a. von den Anliegern des Erlenweges geforderte Fußgängerquerungshilfe in der L 200 am östlichen Kreisverkehr in der Lippertsreuter Straße bei Bau-km 0+090 wurde in die Planung aufgenommen, ebenso ein zusätzlicher Zugang zur L 200 in Form einer Treppe vom Erlenweg aus und ein Gehweg zwischen der L 200 und dem Oberriedweg entlang der Rampe 5 (siehe Unterlage 7, Blatt-Nr. 4a). Das Ausfahren aus dem Oberriedweg in beide Fahrrichtungen war von Anfang an vorgesehen.

Wie von der Stadt Überlingen und dem Landratsamt Bodenseekreis gewünscht, wird der Verkehr auf der Rampe 3 von der B 31 kommend nunmehr gegenüber der Verbindungsstraße L200/Zum Brandbühl vorfahrtsberechtigt geführt, so dass sich auch diese Einwendungen erledigt haben (siehe Unterlage 7, Blatt-Nr. 4a).

Soweit eine bauliche Mitteltrennung der Fahrstreifen angeregt wurde, sehen die Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte (RAS-Q), Ausgabe 1996, bei einer wechselseitigen 2+1 Verkehrsführung eine solche nicht vor. Auch aufgrund der gegebenen Streckencharakteristik ist eine bauliche Mitteltrennung nicht geboten. Durch die Vielzahl von Anschlussstellen weist die Strecke eher den Charakter einer Stadtstraße mit reduzierter Geschwindigkeit auf.

Nicht Bestandteil des vorliegenden Verfahrens ist die von der Stadt Überlingen geplante Verbindung von der B 31 alt von Sipplingen kommend in das Gewerbegebiet „Oberried“ (Straße zur „Weiherhalde“). Es ist jedoch das Bestreben der Straßenbauverwaltung und der Stadt Überlingen, beide Maßnahmen zeitgleich zu realisieren.

Die Stadt Überlingen hat diese Maßnahme auch bereits zur Förderung nach dem Entflechtungsgesetz zur Ausführung angemeldet. Das Regierungspräsidium Tübingen, Referat 42, hat der Förderung zugestimmt. Bestandteil der städtischen Planung ist die Errichtung einer Brücke mit Gehweg über die B 31 neu, so dass insbesondere die Fußgängerverbindung von Überlingen (Wohngebiet „Burgberg“) zu dem nördlichen Naherholungsgebiet „St. Johannbühl“ gewährleistet und unter Sicherheitsaspekten deutlich verbessert wird. Da die Maßnahme nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist, können gegen diese Maßnahme vorgebrachte Bedenken (Ursel Hornbach) in diesem Verfahren nicht berücksichtigt werden.

Die Fußgängerverbindung vom Bereich „Erlenweg“ nach Andelshofen weist künftig eine Mehrlänge von 400,00 m auf, was aber in Anbetracht der Kosten für ein weiteres Überführungsbauwerk zumutbar erscheint.

Entsprechend seiner Zusage an die Stadtwerke Überlingen hat der Vorhabensträger die Wasserleitung entlang des Länglefeldwegs zwischen Hochbehälter „Lugenösch“ und Anbindung „Kogenbach“ in den Planunterlagen nachgetragen (Unterlage 7, Blatt-Nr. 3a).

5. Private Belange bzw. Einwendungen

Soweit die Einwendungen nicht bereits im jeweiligen Fachkapitel abgehandelt wurden, wird im Folgenden zunächst auf allgemeine Fragestellungen und anschließend auf einzelne Einwendungen eingegangen.

a. Eigentum und Pacht

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 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 nach dem festzustellenden Plan vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Die Inanspruchnahme privaten Grundeigentums wurde dabei so gering wie möglich gehalten, z.B. durch die Wahl eines reduzierten Straßenquerschnitts.

Der Eigentumsverlust selbst sowie die Belastungen durch evtl. Grunddienstbarkeiten sind durch die Straßenverwaltung zu entschädigen. Die Höhe der Entschädigung wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren geregelt, sondern kann grundsätzlich frei vereinbart werden. Kommt darüber keine Vereinbarung zustande, ist im Enteignungsverfahren - und nicht schon im Planfeststellungsverfahren - sowohl bei vollständiger als auch bei teilweiser Inanspruchnahme von

Grundstücken über die Entschädigung für den Rechtsverlust zu entscheiden. Dasselbe gilt auch für die Fragen, ob sonstige Vermögensnachteile zu entschädigen sind, ob die Entschädigung in Geld oder in geeignetem Ersatzland (Tauschgrundstücke) festzusetzen ist oder ob der Eigentümer bei Teilinanspruchnahme die Ausdehnung auf das Restgrundstück bzw. die Restgrundstücke verlangen kann. Soweit betroffene Grundstückseigentümer im Verfahren darum gebeten haben, dass ihnen Tauschgrundstücke angeboten werden, wird sich der Vorhabensträger hierum bemühen.

Auch für Grundstücksflächen, die während der Bauzeit vorübergehend in Anspruch genommen werden müssen, wird vom Vorhabensträger eine Entschädigung gewährt, die auch die damit verbundenen Nutzungsbeschränkungen umfasst. Diese Flächen werden nach Beendigung der Bauarbeiten wieder voll für den Eigentümer verfügbar sein. Eine für die Abwägung maßgebliche Relevanz der vorübergehenden Flächeninanspruchnahmen ist - jedenfalls im Regelfall - nicht anzunehmen.

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 Pächter landwirtschaftlicher Nutzflächen sind von dem Vorhaben betroffen. Ihnen steht ein Einwendungsrecht zu und Ihre Belange müssen in der Abwägung berücksichtigt werden. 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 Enteignungsverfahren geregelt.

b. Wertminderung

Eigentümer müssen damit rechnen, dass in der Nähe zu ihren Grundstücken öffentliche Verkehrswege projektiert werden. Ein Vertrauensschutz diesbezüglich wird ihnen nicht eingeräumt (vgl. BVerwG, Urt. v. 24.5.1996, 4 A 39/95), zumal der vom Vorhaben betroffene Bereich bereits heute durch Siedlungen, Verkehrswege sowie Intensivlandwirtschaft vorbelastet ist.

Dass ein Grundstück am Grundstücksmarkt wegen seiner Belegenheit in der Nähe der zukünftigen B 31 neu, Stockach-Überlingen, BA II B an Wert verliert, ist keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers (vgl. BVerwG, Urt. v. 23.2.2005, 4 A 4.04.).

Der Wert eines Grundstücks, ggf. mit zugehöriger Immobilie, wird nicht nur durch seine Lage, sondern von einer Vielzahl unterschiedlicher Faktoren bestimmt, so dass eine Wertminderung nicht ausschließlich kausal durch den Straßenbau verursacht wird. Für sämtliche Grundstücke bzw. Gebäude werden zudem die gesetzlichen Grenzwerte für Lärm- und Schadstoffbelastungen eingehalten bzw. hat der Planfeststellungsbeschluss entsprechend Vorsorge getroffen (Zuerkennung von Ansprüchen auf passiven Lärmschutz). Dies gilt sowohl für die direkten Auswirkungen der B 31 neu, Stockach-Überlingen, BA II B als auch für deren mittelbare Auswirkungen.

c. Josef und Anni Schwellinger, Thomas und Ulrike Kümmerle und Martin und Beatrice Schwellinger

Die Einwender Josef und Anni Schwellinger, Thomas und Ulrike Kümmerle und Martin und Beatrice Schwellinger haben Ihre Einwendungen gegen das Vorhaben im Hinblick auf die Zusagen, die der Vorhabensträger in der Vereinbarung vom 5./8.10.2008 abgegeben hat, zurückgenommen. Der Vorhabensträger wird durch Nebenbestimmung Nr. 7 dazu verpflichtet, diese Vereinbarung umzusetzen. Darüber hinaus hat er der Empfehlung des geologischen Ergänzungsgutachtens folgend zugesagt, ab Baubeginn die drei im Sommer 2008 gesetzten Pegel über einen Zeitraum von 2 Jahren monatlich abzulesen, um eventuelle Schwankungen des Grundwasserspiegels festzustellen.

Soweit die Einwender Martin und Beatrice Schwellinger eine Herausnahme ihrer Grundstücke aus dem Landschaftsschutzgebiet angeregt haben, wurden sie an das insoweit zuständige Landratsamt Bodenseekreis verwiesen.

Hinzuweisen ist noch darauf, dass für Pflege der offenen Gräben entlang des Böschungsfußes des Lärmschutzwalles Kogenbach Privatgrundstücke nicht betroffen werden.

d. Anwohner Erlenweg

Zum Schutz der Anwohner des Erlenwegs ist eine Lärmschutzwand von 14+660 bis 14+900 mit einer Höhe zwischen 2,00 m - 2,50 m über Fahrbahn vorgesehen.

Die geschätzten Kosten belaufen sich bei einer Länge von 440,00 m und einer gemittelten Höhe der Lärmschutzwand von 2,25 m und Kosten von 255,00 €/m² entsprechend der Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen (Stand: 2006) auf ca. 250.000,00 €. Der Vorhabensträger hat eine Optimierung des aktiven Lärmschutzes im Bereich „Erlenweg“ gemäß seiner Zusage an die Anwohner geprüft. Eine Erhöhung auf 6,00 m Wandhöhe hätte Kosten in Höhe von ca. 675.000,00 € verursacht bei verbleibenden 4 Grenzwertüberschreitungen an drei Gebäuden. Die Erstellung einer Wand mit einer Höhe zwischen 2,50 m und 5,50 m (im Mittel 4,0 m Höhe) hätte Kosten in Höhe von ca. 450.000,00 € verursacht bei verbleibenden 14 Überschreitungen an fünf Gebäuden, wobei die Grenzwerte für Wohn- und Mischgebiete eingehalten wären. Wegen der deutlichen Mehrkosten lehnt die Straßenbauverwaltung beide Varianten ab. Flächen für eine andere Lösung, z.B. einen Lärmschutzwall, stehen nicht zur Verfügung. Die Anwohner sind durch den zugesprochenen passiven Lärmschutz ausreichend vor unzumutbaren Belastungen geschützt. Hierzu wird auch auf die Ausführungen oben zum Lärmschutz verwiesen.

e. Andelshofen

Es wurde gefordert, den Immissionsschutzwall Andelshofen (Bau-km 14+480 bis Bau-km 14+600) von derzeit 3,00 m Höhe über Fahrbahn auf 6,00 m zu erhöhen. Allerdings werden die maßgeblichen Grenzwerte mit dem vorgesehenen Wall eingehalten. Weitergehende Leistungen sind als freiwillige Leistungen der Straßenbauverwaltung zu betrachten. Die rechtlichen Voraussetzungen sind durch die Stadt Überlingen zu erbringen.

VIII. Gesamtabwägung und Ergebnis

Nach Abwägung aller für und gegen die Maßnahme sprechenden Belange konnte der Plan für den Bauabschnitt II B, Tierheim (K 7786) - Überlingen/Ost (B 31 alt) festgestellt werden.

Wie dargestellt werden mit der Maßnahme alle gesetzlich verbindlichen Vorgaben eingehalten. Der Planung stehen darüber hinaus weder Planungsleitsätze noch sonstige in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige private oder öffentliche Belange entgegen. Die Planung trägt den öffentlichen und privaten Belangen, wie sie zum Teil auch Gegenstand von Einwendungen waren, hinreichend Rechnung.

Die Planung erreicht das Ziel einer wirksamen Entlastung der B 31 alt (künftig L 194) und des nachgeordneten Straßennetzes, das den hohen Verkehrsbelastungen insbe-

sondere durch den Schwerverkehr nicht gewachsen ist. Durch die Verwendung vorhandener Straßenzüge werden zusätzliche Durchschneidungseffekte weitgehend vermieden. Durch ein umfassendes Vermeidungs- und Ausgleichskonzept wird gewährleistet, dass das benachbarte FFH-Gebiet „Bodensee Hinterland bei Überlingen“ nicht erheblich beeinträchtigt und die Biotopvernetzung gewährleistet wird. Die Entwässerungskonzeption entspricht den wasserwirtschaftlichen und naturschutzfachlichen Anforderungen, wie sie nicht zuletzt auch aufgrund der Nähe des Bodensees gelten müssen. Das Lärmschutzkonzept entspricht den rechtlichen Vorgaben und gewährleistet dort, wo dies mit verhältnismäßigen aktiven Lärmschutzmaßnahmen möglich ist, die Einhaltung der maßgeblichen Grenzwerte. Wo dies nicht der Fall ist, wird passiver Lärmschutz gewährt. Auch die Lärmbelastungen mittelbar Betroffener wurden ermittelt und soweit erforderlich, dem Vorhabensträger aufgegeben, dort passiven Lärmschutz zu verwirklichen, wo ansonsten unzumutbare Verhältnisse zu erwarten wären.

Insgesamt kann daher dem Antrag der Straßenbauverwaltung entsprochen und der Plan mit den Änderungen, die im Laufe des Verfahrens eingearbeitet worden sind, sowie mit den in dieser Entscheidung getroffenen Nebenbestimmungen und Zusagen festgestellt werden.

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 S. 2 FStrAbG mit Anlage). Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss nach § 80, Abs. 5, Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden (§ 17e Abs. 2, Satz 2 FStrG).

D. Hinweise

Die Zustellung wird durch die öffentliche Bekanntmachung ersetzt. Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist.

Die Klage muss nach § 82 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 6 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 muss sich gemäß § 67 Abs. 1 VwGO jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit der Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen.

Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

gez.

Dr. Anja Dürr

Oberregierungsrätin

Beglaubigt:

Dürr

Oberamtsrat

