



Ausfertigung

Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN
Referat 24, Recht, Planfeststellung

Az.: 24-3 / 0513.2-20 / B 311 bei Erbach, Querspange zur B 30

Planfeststellungsbeschluss

vom 12.12.2011

**für den Neubau der B 311 bei Erbach
als Querspange zur B 30**

Gliederung

A. Entscheidung	10
I. Feststellung des Plans.....	10
II. Weitere Entscheidungen.....	10
III. Entscheidungsvorbehalt	10
IV. Aussetzung der Vollziehung.....	11
V. Planunterlagen	11
VI. Zusagen	17
VII. Nebenbestimmungen	20
VIII. Entscheidung über die Einwendungen.....	26
IX. Kostenentscheidung.....	26
B. Begründung.....	27
I. Erläuterung des Straßenbauvorhabens.....	27
II. Planungsgeschichte.....	29
III. Raumordnungsverfahren und Linienbestimmung.....	30
IV. Verwaltungsverfahren und Planänderungen.....	30
V. Interessensgemeinschaften/Bürgerinitiativen.....	32
VI. Anstoßfunktion der ausgelegten Unterlagen.....	32
VII. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG).....	35
VIII. Planrechtfertigung	41
IX. Verkehrsprognose	45
X. Vom Antragsteller geprüfte Trassenvarianten.....	58
XI. Von Einwendern vorgeschlagene Varianten	82
XII. Ausführungsvarianten im Zuge der Antragstrasse	88
XIII. Abstimmung mit anderen Fachplanungen.....	95
XIV. Zwingende materiellrechtliche Anforderungen.....	96
XV. Abwägung der öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Bewertung der Umweltwirkungen nach § 12 UVPG.....	144
XVI. Gesamtabwägung und Ergebnis.....	196
C. Aussetzung des gesetzlichen Sofortvollzugs.....	197
D. Begründung der Kostenentscheidung.....	197
E. Rechtsbehelfsbelehrung	197
F. Hinweise.....	198

Inhaltsverzeichnis

A. Entscheidung	10
I. Feststellung des Plans.....	10
II. Weitere Entscheidungen.....	10
III. Entscheidungsvorbehalt	10
IV. Aussetzung der Vollziehung	11
V. Planunterlagen	11
VI. Zusagen	17
1. Lärmschutz	17
2. Gewässerschutz	17
3. Landwirtschaft.....	18
4. Naturschutz.....	18
5. Wegenetz.....	18
6. Eisenbahnbundesamt	18
7. Wehrbereichsverwaltung Süd	19
8. Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH	19
9. RWE Transportnetz Strom GmbH	19
10. EnBW.....	19
11. Groß- und Schwertransporte	19
VII. Nebenbestimmungen	20
1. Lärmschutz	20
2. Natur- und Artenschutz.....	20
a) LBP-Maßnahmenblätter	20
b) Oberbodenauftrag (LBP-Maßnahme Nr. 10).....	20
c) Vorgezogene Maßnahmen gemäß § 44 Abs. 5 S. 3 BNatSchG	21
d) Unterhaltungszeiträume	21
e) Rechtliche Sicherung	23
f) Ökologische Baubegleitung, Monitoring/Erfolgskontrolle, Berichtspflichten	23
g) Meldung für das Kompensationsverzeichnis.....	24
3. Entwässerungskonzept.....	24
4. Denkmalschutz	25
VIII. Entscheidung über die Einwendungen	26
IX. Kostenentscheidung.....	26
B. Begründung.....	27
I. Erläuterung des Straßenbauvorhabens	27
II. Planungsgeschichte.....	29
III. Raumordnungsverfahren und Linienbestimmung	30
IV. Verwaltungsverfahren und Planänderungen	30
V. Interessensgemeinschaften/Bürgerinitiativen.....	32
VI. Anstoßfunktion der ausgelegten Unterlagen	32
1. Verkehrsgutachten.....	33
2. Schalltechnische Berechnungen.....	34
3. Faunistisches Sondergutachten.....	35
VII. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG).....	35
1. Verfahren, Öffentlichkeitsbeteiligung	35
2. Darstellung der Umweltauswirkungen	36
a) Bestandsbeschreibung	36
b) Auswirkungen	37
VIII. Planrechtfertigung	41
1. Gesetzliche Bedarfsfeststellung.....	41
2. Steigerung der Leistungsfähigkeit der Ost-West-Achse B 30 / B 311	42

3. Entlastungen im Zuge der B 311 und im Kreisstraßennetz	42
4. Eröffnung weitergehender Entlastungsmöglichkeiten	43
5. Notwendige Folgemaßnahmen	43
6. Gesamtverkehrskonzept, Abschnittsbildung und Erweiterungsfähigkeit	43
a) Dreistreifiger Ausbau der B 311 bei Oberdischingen	44
b) Fortführung der Querspange nach Osten	45
IX. Verkehrsprognose	45
1. Gutachtenhistorie	46
2. Untersuchungsraum	46
a) Verlagerung auf der Relation B 311 Süd - Querspange - B 30 Nord	47
b) Verlagerungen im Bereich östlich der B 30	48
c) Verlagerungen aus den Bereichen Schelklingen, Blaubeuren, Laichingen, Merklingen	49
3. Verkehrserhebungen	50
a) Erhebungsstellen	50
b) Methodik	51
c) Aktualität der Daten	51
4. Maßeinheiten der Verkehrsbelastung	52
5. Prognosezeitraum	52
6. Modelltechnische Annahmen und Beurteilungen	52
a) Abkürzungsverkehre, „Mautausweichverkehr“	52
b) Andere Planungen	53
aa) Dreistreifiger Ausbau der B 311	53
bb) Kreisverkehre in Bach und am Sägeberg in Erbach	53
cc) Verkehrsberuhigung in der Erbacher Erlenbachstraße	53
dd) Müllheizkraftwerk in Schelklingen	54
c) Induzierter Verkehr	54
d) Verlagerungen auf den öffentlichen Verkehr	54
e) Steigende Fahrleistung	54
f) Nicht berücksichtigte Zubringer	54
g) Andere Prognose	54
7. Zusammensetzung der Verkehre	55
a) B 30 Nord (nördlich Anschluss Donaustetten)	55
b) B 311 Süd (südlich Oberdischingen)	55
c) Querspange Erbach (zwischen K 7373 und K 7374)	55
d) L 240 – OD Bach (östlich der Verknüpfung L 240 – K 7361)	56
8. Verkehrssituation in Ulm	56
9. Verkehrsbelastung auf der K 7361	57
10. Ergebnis	57
X. Vom Antragsteller geprüfte Trassenvarianten	58
1. Beschreibung der Varianten	58
a) Varianten 1 und 1a	58
b) Variante 2	58
c) Varianten 3	58
d) Variante 4	59
e) Dreistreifiger Ausbau der B 311 bei Oberdischingen	60
2. Bestandserhebungen, Gutachten und Prognosen	60
a) Verkehrsprognose	61
b) Variantenbezogene Lärmberechnung	62
c) Umweltbezogene Erhebungen und Gutachten	62
d) Zusammenfassung/Rechtliche Würdigung	63
3. Raumordnerische Bewertung der Varianten	64
4. Abschichtung der Varianten 2 und 4	65
a) Variante 2	65
aa) Bodennutzung / Landwirtschaft	65

bb) Siedlungsstruktur.....	65
cc) Siedlungsnaher Freiräume / Erholungsnutzung.....	66
dd) Arten und Biotop.....	66
ee) Landschaft.....	67
ff) Oberflächenwasser / Wasserwirtschaft / Hochwasserschutz.....	67
b) Variante 4.....	67
aa) Bodennutzung / Landwirtschaft.....	67
bb) Siedlungsstruktur.....	67
cc) Siedlungsnaher Freiräume / Erholungsnutzung.....	68
dd) Arten und Biotop.....	68
ee) Oberflächenwasser / Wasserwirtschaft / Hochwasserschutz.....	69
c) Ergebnis.....	69
5. Verkehrliche Wirkungen der Varianten 1 und 3 mit Untervarianten.....	69
6. Abschichtung der Varianten 1 und 1a.....	73
a) Bodennutzung und Landwirtschaft.....	73
b) Wirkungen auf Natur und Landschaft.....	73
c) Erholungsnutzung.....	75
d) Aktuelle Erkenntnisse zu den Erbacher Baggerseen.....	75
e) Wasser.....	76
f) Kosten.....	76
g) Ergebnis.....	78
7. Vergleich der Varianten 3.1 bis 3.5 mit der Antragstrasse.....	78
a) Arten und Biotop.....	78
b) Auswirkungen auf Boden und Klima.....	79
c) Auswirkungen auf das Landschaftsbild und das Landschaftserleben.....	79
d) Hochwasserschutz, wasserwirtschaftliche Belange.....	81
e) Landwirtschaft.....	81
f) Flächenbedarf.....	81
g) Kosten.....	81
h) Zusammenfassung.....	81
XI. Von Einwendern vorgeschlagene Varianten.....	82
1. Weiter westlich gelegene Trasse.....	82
2. Abrücken der Trasse bei Dellmensingen.....	83
a) Sachverhalt.....	83
b) Lärmwirkungen.....	83
c) Trassierung.....	85
d) Natur- und artenschutzfachliche Auswirkungen.....	86
e) Ergebnis.....	87
XII. Ausführungsvarianten im Zuge der Antragstrasse.....	88
1. Unterführungslösung für die Verbindung der Querspange mit der B 311 alt.....	88
2. Kreisverkehrsplatz zur Verbindung der B 311 alt mit der Querspange.....	89
3. Anbindung der K 7373.....	90
4. Unterführung der Querspange unter der Bahnlinie Ulm-Friedrichshafen.....	90
5. Gemeinsame Brücke über Donau und Donaukanal.....	93
6. Anschluss der K 7374 südlich der Querspange.....	94
7. Zusammenfassung.....	95
XIII. Abstimmung mit anderen Fachplanungen.....	95
1. Beseitigung des Bahnübergangs an der K 7373.....	95
2. Ausbau der Donautalbahn, Planungen für eine S-Bahn Ulm / Neu-Ulm.....	95
XIV. Zwingende materiellrechtliche Anforderungen.....	96
1. Verkehrslärmschutz.....	96
a) Grundlagen und Berechnungsverfahren.....	96
aa) Verkehrsprognose.....	96
bb) Berechnungsverfahren.....	99
cc) Kontrollmessungen.....	100

b) Direkte Auswirkungen des Neubaus	101
c) Änderung bestehender Straßen	103
d) Mittelbare Lärmbeeinträchtigungen	104
aa) B 311 in Oberdischingen	105
bb) B 30 in Richtung Ulm (Donaustetten/Göggingen)	106
cc) B 30 in Richtung Ulm (Wiblingen)	106
dd) K 7361 in Donaurieden (Steigstraße)	106
ee) K 7361 in Bach	108
ff) K 7412 Oberdischingen - Ersingen	108
gg) K 7373 Ersingen - Dellmensingen	109
hh) K 7375 Erbach-Dellmensingen	109
ii) Ergebnis	110
e) Die Situation in der Ortsdurchfahrt Erbach	110
f) Gesamtlärbetrachtung	110
aa) Erbach-Donaurieden	111
bb) Wohn- und Mischgebiet Aspen in Erbach-Dellmensingen	111
cc) Bahnübergang Ersinger Straße Dellmensingen	112
g) Lärm während der Bauzeit	112
h) Sonderfälle, Abwägung, künftige Entwicklungen	113
i) Ergebnis	113
2. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung	114
a) Eingriffe in Natur und Landschaft	114
b) Vermeidung und Minimierung	115
aa) Rechtliche Vorgaben	115
bb) Umsetzung	115
(1) Trassierung im Bereich der Donauaue:	115
(2) Trassierung im Bereich der Niederterrasse nördlich Ersingen	116
(3) Trassierung im Bereich der Hochterrasse südlich Dellmensingen	116
(4) Abrücken der Trasse von der Schmiehe	116
(5) Amphibienschutzzaun an der östlichen Auffahrtsrampe zur B 30	117
(6) Grundwasserschutz	117
(7) Weitere Minimierungsmaßnahmen	117
cc) Begründung nach § 15 Abs. 1 S. 3 BNatSchG	117
(1) Schutzgut Boden	118
(2) Anschlussbereich B 311 alt	118
(3) Querung der Donauaue mit Donau und Donaukanal	119
(4) Durchfahrung der offenen Feldflur und Anschluss der K 7373, Querung der Bahnlinie	120
(5) Querung der Westernach und Rot	121
(6) Einschnitt im Bereich der Dellmensingener Terrasse und Führung in der Schmiehe-Niederung	122
c) Kompensation nicht vermeidbarer Eingriffe durch Ausgleichsmaßnahmen	123
aa) Schutzgut Boden	123
bb) Schutzgut Wasser	123
cc) Schutzgut Tiere und Pflanzen	123
(1) Gehölzbrüter, Brutvogelarten der Gewässer/Gewässerufer, Zug- und Rastvögel	123
(2) Vogelarten der offenen Feldflur	125
(3) Zauneidechse	126
(4) Helm-Azurjungfer	127
dd) Landschaftsbild	127
ee) Landschaftsbezogene Erholung	127
ff) Zwischenergebnis	128
d) Kompensation nicht ausgleichbarer Eingriffe durch Ersatzmaßnahmen	128
aa) Schutzgut Boden	128

bb) Schutzgut 'Tiere und Pflanzen'	130
cc) Schutzgut 'Landschaftsbild'	130
dd) Ergebnis	131
e) Rücksichtnahme auf agrarstrukturelle Belange	131
aa) Allgemeines	131
bb) Produktionsintegrierte Maßnahmen	131
f) Flächenauswahl öffentlich/privat	132
g) Festsetzung der Unterhaltungspflicht und der Pflicht zur rechtlichen Sicherung	133
h) Überwachungspflichten der Planfeststellungsbehörde	134
i) Kompensationsverzeichnis	134
j) Ergebnis	134
3. Auswirkungen auf Schutzgebiete und Schutzobjekte	135
a) Schutzgebietssystem Natura 2000	135
b) Landschaftsschutzgebiet	136
c) Flächenhafte Naturdenkmale	136
d) Besonders geschützte Biotope nach § 32 NatSchG	136
e) FFH-Lebensraumtypen	136
4. Auswirkungen auf besonders und streng geschützte Tier- und Pflanzenarten und ihre Habitats	136
a) Bestandserhebungen	137
b) Rechtliche Würdigung	137
c) Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen	139
d) Zulassung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 S. 1 Nr. 5 BNatSchG	140
aa) Betroffenheit der Feldlerche	140
bb) Keine zumutbare Alternative	141
cc) Populationsstützende Maßnahmen	142
dd) Ergebnis	142
5. Erfolgskontrollen	142
6. LBP-Maßnahmenkonzept: Einwendungen und zusammenfassende Bewertung	143
XV. Abwägung der öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Bewertung der Umweltwirkungen nach § 12 UVPG	144
1. Umweltbelange	144
a) Lärm	144
b) Luftschadstoffe	144
aa) Belastung entlang der Neubaustrecke	145
bb) Ortsdurchfahrt Erbach	146
cc) Donaurieden	146
dd) B 30 in Richtung Ulm	147
ee) Ergebnis	148
c) Erschütterungen	149
d) Wasser	149
aa) Entwässerungskonzept	149
bb) Grundwasser	153
cc) Anlagen an Gewässern, Überschwemmungsgebiete	154
dd) Einleitung von Schadstoffen in Gewässer während der Bauphase	158
e) Boden	159
f) Klima	159
g) Natur und Landschaft	160
h) Zusammenfassende Bewertung der Umweltwirkungen nach § 12 UVPG	160
2. Landwirtschaft	160
a) Flächenverbrauch	160
b) Flurbereinigung	161
c) Landwirtschaftliches Wegenetz	161
aa) Bereich zwischen B 311 alt und Donau	161

bb) Anbindung des Wirtschaftswegs an die Verbindungsrampe zwischen B 311 alt und Querspange.....	162
cc) Flächen zwischen Donau und Staukanal.....	163
dd) Flächen zwischen Staukanal und K 7373 zwischen Ersingen und Dellmensingen.....	163
ee) Flächen zwischen K 7373 und Bahnlinie.....	164
ff) Flächen zwischen Bahnlinie und Westernach.....	164
gg) Flächen zwischen Westernach und Rot.....	164
hh) Flächen zwischen Rot und K 7374 Stetten - Dellmensingen.....	164
ii) Flächen zwischen K 7374 und B 30.....	164
jj) Parallelwege entlang B 30.....	165
kk) Durchgehende Ost-West Feldwegverbindung südlich der Querspange.....	166
ll) Fahrbahnbreite und Steigungen.....	167
mm) Schaftrieb.....	167
nn) Zusammenfassung.....	167
d) Drainagen.....	168
e) Grundwasserverhältnisse.....	168
f) Hochwasser.....	168
g) Luftschadstoffe.....	168
h) Ergebnis.....	169
3. Forstwirtschaft.....	169
4. Jagdliche Belange.....	169
5. Fischereiliche Belange.....	170
6. Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität.....	171
a) Anbindung der K 7374 an die Querspange.....	171
b) Lkw-Parkplatz an der Querspange.....	172
c) Anschluss an die B 30.....	172
d) B 30 und Verknüpfungspunkte im weiteren Verlauf der B 30 in Richtung Ulm ...	172
e) K 7361 in Donaurieden (Steigstraße).....	173
f) Bauliche und andere verkehrslenkende Maßnahmen.....	174
g) Radwege.....	175
7. Denkmalpflege.....	175
a) Bodendenkmale.....	175
b) Sonstige Denkmale.....	177
8. Raumordnung.....	177
9. Kommunale Belange.....	178
a) Betroffenheit im Grundeigentum.....	178
b) Betroffenheit im Recht auf Selbstverwaltung, Art. 28 Abs. 2 GG.....	179
c) Umfassende Überprüfung des Planfeststellungsbeschlusses.....	179
d) Vorbringen der Kommunen und Ortsteile im Übrigen.....	180
aa) Erbach.....	180
bb) Oberdischingen.....	180
cc) Achstetten.....	181
dd) Abkürzungsverkehre.....	182
ee) Staig.....	182
10. Belange der Leitungsträger.....	182
11. Belange der Bahn.....	183
12. Wehrverwaltung.....	183
13. Stadtwerke Ulm.....	183
14. Einwendungen und Belange Privater.....	184
a) Allgemeines zu Eigentum und Pacht.....	185
b) Wertminderung.....	186
c) Umwegentschädigung.....	187
d) Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe.....	187
e) Hochwasserbetroffenheit privater Flächen.....	188

aa) Bereich Donau/Donaukanal	189
bb) Westernach und Rot.....	189
cc) Entschädigung	191
f) Gewerbetreibende	193
g) Betrieb von Wärmepumpen in Dellmensingen.....	193
h) Einzeleinwendungen.....	193
XVI. Gesamtabwägung und Ergebnis.....	196
C. Aussetzung des gesetzlichen Sofortvollzugs.....	197
D. Begründung der Kostenentscheidung.....	197
E. Rechtsbehelfsbelehrung	197
F. Hinweise.....	198

A. Entscheidung

I. Feststellung des Plans

Der Plan für den Ausbau der B 311 bei Erbach als Querspange zur B 30 einschließlich der sonstigen durch die Baumaßnahmen verursachten und in den Plänen enthaltenen Folgemaßnahmen wird 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 (UVP) festgestellt.

Die Planfeststellung umfasst auch die Anbindung an das vorhandene Straßennetz, den Bau von Entwässerungsanlagen sowie die Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP). Sie umfasst im Bereich des Anschlusses der Querspange an die B 311 alt bei Donaurieden Maßnahmen im Hinblick auf den künftigen dreistreifigen Ausbau der B 311 zwischen Oberdischingen und dem Abzweig der Querspange. Sie umfasst des Weiteren die Erhöhung des „Westernachwegs“ als notwendige Folgemaßnahme zur Begrenzung der Auswirkungen des Vorhabens auf den Hochwasserabfluss.

II. Weitere Entscheidungen

1. Dieser Planfeststellungsbeschluss umfasst im Rahmen seiner Konzentrationswirkung nach § 75 Abs. 1 S. 1 zweiter Halbsatz LVwVfG nach Maßgabe der Planunterlagen insbesondere folgende Entscheidungen:

- a) Für Beeinträchtigungen der Feldlerche im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 BNatSchG werden nach näherer Maßgabe dieses Beschlusses Ausnahmen gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG zugelassen.
- b) Für Eingriffe in nach § 32 NatSchG geschützte Biotopie werden Ausnahmen gemäß § 32 Abs. 4 NatSchG zugelassen.
- c) Für die Errichtung von Anlagen in Überschwemmungsgebieten wird die Genehmigung nach § 78 WHG erteilt.

2. Wasserrechtliche Erlaubnisse

Wasserrechtliche Erlaubnisse für die Beseitigung des Straßenoberflächenwassers sind nicht erforderlich. Soweit es in einzelnen Straßenabschnitten gesammelt wird, erfolgt die Beseitigung schadlos, so dass Erlaubnisfreiheit nach der Verordnung des Umweltministeriums über die dezentrale Beseitigung von Niederschlagswasser vom 22. März 1999 besteht.

III. Entscheidungsvorbehalt

1. Die Festsetzung der Flächen für einen Oberbodenauftrag als Kompensation für Eingriffe in das Schutzgut Boden bleibt, im Rahmen der durch diesen Beschluss getroffenen Vorgaben, gemäß § 74 Abs. 3 LVwVfG einem gesonderten Beschluss der Planfeststellungsbehörde vorbehalten.

2. Dem Vorhabenträger wird auferlegt, der Planfeststellungsbehörde vor Baubeginn Flächen im Umfang von 20 ha aus dem Flächenpool (Planfeststellungsunterlage 12.3 Blatt 2) zu benennen, auf denen ein Oberbodenauftrag erfolgen wird.

IV. Aussetzung der Vollziehung

Der gesetzlich angeordnete Sofortvollzug nach § 17e Abs. 2 S. 1 FStrG wird gemäß § 80 Abs. 4 S. 1 VwGO ausgesetzt.

V. Planunterlagen

Dieser Entscheidung liegen folgende vom Regierungspräsidium Tübingen, Referat 44 (Straßenplanung) erstellten Planunterlagen zugrunde:

Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Maßstab	Datum
Ordner 1			
<i>Hinweise zu den Änderungen in den Planfeststellungsunterlagen</i>			
1.1	Erläuterungsbericht (47 Seiten)		28.07.2011
Anh. 1	Auszug aus "Querspange B 311/B 30 Erbach, Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung"		Okt 2008
Anh. 2	Auszug aus "Untersuchung zum Kaltluftabfluss im Donautal"		Sept. 2008
Anh. 3	Auszug aus "Untersuchung des Hochwasserabflusses der Donau"		Apr. 2008
Anh. 4	Auszug aus "Untersuchung des Hochwasserabflusses von Westernach und Rot" -ungültig-		23.02.2009
Anh.4a Bl.1-8	Auszug aus "Untersuchung des Hochwasserabflusses von Westernach und Rot"		05.11.2010
Anh.4a Bl.9	Übersichtslageplan		05.11.2010
Anh.5 Bl.1,2	Übersicht Bodendenkmäler - Bericht		28.07.2011
Anh.5 Bl.3	Übersichtslageplan	ohne	28.07.2011
Anh.5 Bl.4-6	Detailpläne	ohne	28.07.2011
Anh.6 Bl.1-5	Hochwasserflächenabgleich - Bericht	ohne	28.07.2011
Anh.6 Bl.6,7	Lagepläne Neubetroffenheiten Rot/Westernach	ohne	28.07.2011
Anh.6 Bl.8-11	Lagepläne Neubetroffenheiten Donau	ohne	28.07.2011
1.2	Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG		28.07.2011
2	Übersichtskarte	1:100.000	23.02.2009
3	Übersichtslagepläne		
3 Blatt 0	Zeichenerklärungen		28.07.2011
3 Blatt 1	Übersichtsplan aller Varianten	1:10.000	23.02.2009
3 Blatt 2	Übersichtsplan Variante 3.6	1:10.000	28.07.2011

3 Blatt 3.1	Übersichtslageplan	1:2.500	23.02.2009
3 Blatt 3.2	Übersichtslageplan	1:2.500	23.02.2009
4	Übersichtshöhenpläne	1:2.500/250	23.02.2009
Blatt 1	Übersichtshöhenplan		
Blatt 2	Übersichtshöhenplan		
5	Bauwerksverzeichnis		28.07.2011
6	Straßenquerschnitte	1:50	23.02.2009
Blatt 1	B 311 - RQ 15.5 (Teilausbau)		23.02.2009
Blatt 2	B 311 - RQ 15.5 (Vollausbau)		23.02.2009
Blatt 3	<i>B 311 - RQ 10.5 -ungültig-</i>		23.02.2009
Blatt 3a	<i>B 311 - RQ 10.5</i>		28.07.2011
Blatt 4	K 7373/K 7374 - RQ 9.5		23.02.2009
Blatt 5	Rampe zur B 311 - Q 4		23.02.2009
Blatt 6	Rampe über die B 311 - Q1		23.02.2009
Blatt 7	B 30, Ein-/Ausfädelspur - RQ 26		23.02.2009
7	Lagepläne	1:1.000	
Blatt 0	<i>Zeichenerklärung</i>		28.07.2011
Blatt 1	<i>Lageplan -ungültig-</i>		23.02.2009
Blatt 1a	<i>Lageplan</i>		28.07.2011
Blatt 2	Lageplan		23.02.2009
Blatt 3	Lageplan		23.02.2009
Blatt 4	<i>Lageplan -ungültig-</i>		23.02.2009
Blatt 4a	<i>Lageplan</i>		05.11.2010
Blatt 4a1	<i>Lageplan</i>		05.11.2010
Blatt 5	Lageplan		23.02.2009
Blatt 6	Lageplan		23.02.2009
Blatt 7	Lageplan		23.02.2009
Ordner 2			
8	Höhenpläne	1:1.000/100	
Blatt 1	B 311 neu 1+600 - 2+620 (Achse 100)		23.02.2009
Blatt 2	B 311 neu 2+580 - 3+480 (Achse 100)		23.02.2009
Blatt 3	B 311 neu 3+440 - 4+320 (Achse 100)		23.02.2009
Blatt 4	B 311 neu 4+320 - 5+220 (Achse 100)		23.02.2009
Blatt 5	B 311 neu 5+160 - 6+260 (Achse 100)		23.02.2009
Blatt 6	B 311 neu 6+220 - 7+340 (Achse 100)		23.02.2009
Blatt 7	B 311 neu 7+340 - 8+000 (Achse 100)		23.02.2009
Blatt 8	Verbindung B 311 neu/alt (Achse 430)		23.02.2009
Blatt 9	Ausfahrrampe von Oberdischingen (Achse 470)		23.02.2009
Blatt 10	Zufahrt Kieswerk (Achse 440)		23.02.2009
Blatt 11	B 311 alt (Achse 400)		23.02.2009
Blatt 12	K 7373 (Achse 500)		23.02.2009
Blatt 13	Rampe K 7373 zur B 311 neu (Achse 510)		23.02.2009
Blatt 14	Rampe K 7373 zur B 311 neu (Achse 520)		23.02.2009

Blatt 15	Westernachweg (Achse 550) -ungültig-		23.02.2009
Blatt 15a	Westernachweg (Achse 550)		05.11.2010
Blatt 16	Überführung Wirtschaftsweg (Achse 600)		23.02.2009
Blatt 17	K 7374 (Achse 800)		23.02.2009
Blatt 18	Rampe B 311/K 7374 (Achse 170)		23.02.2009
Blatt 19	AS B 30, Rampe West (Achse 260)		23.02.2009
Blatt 20	AS K 7373 am Kreisel zur B 30 (Achse 280)		23.02.2009
Blatt 21	WW-Überführung (Achse 200)		23.02.2009
Blatt 22	Überführung GVS Stetten-Dellmensingen (Achse 660)		23.02.2009
11.1	Schalltechnische Berechnungen		
11.1.1	Erläuterungsbericht (unmittelbar) -3 Seiten-		23.02.2009
11.1.2	Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen		05.12.2008
	Ergebnisse (unmittelbar) -3Seiten-		05.12.2008
11.1.3	Rasterlärmkarten (unmittelbar)		
Blatt 1	Isophone Tags	1:5.000	23.02.2009
Blatt 2	Isophone Nachts	1:5.000	23.02.2009
11.1.4	Schalltechnische Berechnungen (mittelbar)		28.07.2011
Blatt 0	Inhaltsverzeichnis		
Blatt 1,2 u.3	Erläuterungsbericht (mittelbar)		28.07.2011
	Ergebnisse:		
	<u>B 311; OD Erbach</u>		
Blatt 4,5	Erläuterung		28.07.2011
Blatt 6	Berechnung Einzelpunkte		28.07.2011
	Prognose Nullfall / Planungsfall		20.01.2011
Blatt 7	Isophonenplan (Tagwert)	1:2.500	20.01.2011
Blatt 8	Isophonenplan (Nachtwert)	1:2.500	20.01.2011
	<u>B 311; Oberdischingen</u>		
Blatt 9	Erläuterung		
Blatt 10	Berechnung Einzelpunkte		23.03.2011
Blatt 11	Isophonenplan (Tagwert)	1:2.500	20.01.2011
Blatt 12	Isophonenplan (Nachtwert)	1:2.500	20.01.2011
	<u>B 30 / L 240; Donaustetten / Göggingen</u>		
Blatt 13	Erläuterung		
Blatt 14	Isophonenplan (Tagwert)	1:2.500	20.01.2011
Blatt 15	Isophonenplan (Nachtwert)	1:2.500	20.01.2011
	<u>B 30; Ulm-Wiblingen</u>		
Blatt 16	Erläuterung		
Blatt 17	Berechnung Einzelpunkte		08.02.2011
Blatt 18	Isophonenplan (Tagwert)		08.02.2011
Blatt 19	Isophonenplan (Nachtwert)		08.02.2011
	<u>K 7361; Bach</u>		
Blatt 20	Erläuterung		
Blatt 21,22	Berechnung Einzelpunkte		29.04.2011
	<u>K 7361; Donaurieden</u>		
Blatt 23-26	Erläuterung		
Blatt 27-31	Berechnung Einzelpunkte 30 km/h / 50 km/h		28.02.2011
Blatt 32	Einzelpunkteplan	1:2.500	20.01.2011

Blatt 33	<i>Isophonenplan (Tagwert)</i>	1:2.500	20.01.2011
Blatt 34	<i>Isophonenplan (Nachtwert)</i>	1:2.500	20.01.2011
	<u><i>K 7373; Ersingen - Dellmensingen</i></u>		
Blatt 35,36	<i>Erläuterung</i>		
Blatt 37-44	<i>Berechnung Einzelpunkte</i>		20.01.2011
	<u><i>K 7373; OD Ersingen</i></u>		
Blatt 45	<i>Erläuterung</i>		
	<u><i>K 7375; Erbach - Dellmensingen</i></u>		
Blatt 46	<i>Erläuterung</i>		
	<u><i>K 7412; Oberdischingen - Ersingen</i></u>		
Blatt 47	<i>Erläuterung</i>		
11.2	<i>Berechnungen der verkehrsbedingten Schadstoffe</i>		
11.2.1 Bl.1-4	<i>Erläuterungsbericht und Berechnungen (unmittelbar)</i>		23.02.2009
11.2.2 Bl.1,2	<i>Erläuterungsbericht und Berechnungen (mittelbar)</i>		28.07.2011
Blatt 3,4	<u><i>B 311; OD Erbach, Erläuterung</i></u>		
Blatt 5	<i>Berechnung Prognosenullfall</i>		
Blatt 6	<i>Berechnung Planungsfall</i>		
Blatt 7	<u><i>K 7361; OD Donaurieden</i></u>		
Blatt 8	<i>Erläuterung, Berechnung Planungsfall</i>		
Blatt 9,10	<u><i>B 30; Ulm / Wiblingen, Erläuterung, Planungsfall</i></u>		
Blatt 11	<u><i>B 30; Donaustetten / Göggingen, Erläuterung, Planungsfall</i></u>		
Ordner 3			
12	<i>Naturschutzfachliche Beiträge</i>		
	<i>Landschaftspflegerischer Begleitplan</i>		
12.1a	<i>Erläuterungsbericht, Änderungen und Ergänzungen gegenüber den ausgelegenen Unterlagen, insb. Maßn. 9 u.10</i>		28.07.2011
12.1	<i>Erläuterungsbericht einschließlich der Anlagen</i>		
	Textteil (216 Seiten)		23.02.2009
	<u><i>Anlage 1; Thematische Karten -nachrichtlich-</i></u>		23.02.2009
	Karte 1: Übersichtskarte	1:10.000	
	Thematische Karten:	1:20.000	
	Boden:		
	Karte 2a - Rechtliche Festsetzungen und planerische Vorgaben		
	Karte 2b - Bodengesellschaften		
	Karte 2c - Bewertung - Standort für die natürliche Vegetation		
	Karte 2d - Bewertung - Standort für Kulturpflanzen		
	Karte 2e - Bewertung - Ausgleichskörper im Wasserkreislauf		
	Karte 2f - Bewertung - Filter- / Puffervermögen für Schadstoffe		
	Wasser:		
	Karte 3a - Rechtliche Festsetzungen und planerische Vorgaben		
	Karte 3b - Bewertung		

	Klima:		
	Karte 4 - Bewertung		
	Tiere/Pflanzen:		
	Karte 5a - Schutzgebiete		
	Karte 5b - Geschützte und schützenswerte Biotop/Lebensraumtypen		
	Karte 5c Tiere - Artnachweise und Habitats I		
	Karte 5d Tiere - Artnachweise und Habitats II - Avifauna		
	Karte 5e Tiere - Artennachweise und Habitats III - Avifauna		
	Karte 5f Pflanzen - Bewertung		
	Karte 5g Tiere - Bewertung		
	Landschaftsbild/Erholung:		
	Karte 6a - Rechtliche Festsetzungen und planerische Vorgaben		
	Karte 6b - Bewertung		
	Anlage 2 -nachrichtlich- Faunistische Sondergutachten zum Arten- und Biotopschutz im Rahmen des geplanten Neubaus der B 33 Querspange bei Erbach mit Karten 1 - 9		Dez. 2007
	Anlage 3 -nachrichtlich- Die Helm Azurjungfer (<i>Coenagrion mercuriale</i>) an der Westernach. Vertiefende Untersuchungen zu einer Libellenart des Anhangs II der FFH-Richtlinie im Rahmen des geplanten Neubaus der Querspange B 311 Erbach		01.10.2008
	Anlage 4 -nachrichtlich- Erfassung der FFH-Lebensraumtypen gemäß Anhang I FFH-RL mit Karte M=1:10.000		23.02.2009
Ordner 4			
12	noch Naturschutzfachliche Beiträge		
	noch Landschaftspflegerischer Begleitplan		
12.2 Bl.1/1	- Bestands- und Konfliktplan	1:5.000	23.02.2009
12.3 Bl.1/1	- <i>Maßnahmenübersichtsplan</i>	1:5.000	28.07.2011
12.3 Bl.2	- <i>Geeignete Flächen für Oberbodenauftrag</i>	ohne	28.07.2011
12.4, Bl.1-8	Maßnahmepläne	1:1.000	28.07.2011
12.5	Artenschutzfachliche Beurteilung (47 Seiten)		Dez. 2008
12.6	Antrag auf Zulassung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme gemäß § 43 (8) BNatSchG		23.02.2009

12.7	FFH-Verträglichkeitsprüfung - Erläuterungsbericht Schutzobjekt: Donau zwischen Munderkingen und Erbach (GebietsNr.: 7724-341) Verträglichkeitsprüfung gemäß § 34 BNatSchG bzw. § 38 NatSchG im Hinblick auf die Flora-Fauna Habitat-Richtlinie der EU		23.02.2009
12.8 Bl.1	FFH-Verträglichkeitsprüfung - Plandarstellung Schutzobjekt: Donau zwischen Munderkingen und Erbach (GebietsNr.: 7724-341) Übersicht der FFH-Gebiete	ohne	23.02.2009
12.8 Bl.2	Lebensraumtypen/Arten, Projektauswirkungen, Schadensbegrenzungsmaßnahmen	1:2.500	23.02.2009
12.9	FFH-Verträglichkeitsprüfung - Erläuterungsbericht Schutzobjekt: Rot und Bellamoner Rottum, (GebietsNr.: 7926-341) Verträglichkeitsprüfung gemäß § 34 BNatSchG bzw. § 38 NatSchG im Hinblick auf die Flora-Fauna Habitat-Richtlinie der EU		23.02.2009
12.10 Bl.1	FFH-Verträglichkeitsprüfung - Plandarstellung Schutzobjekt: Rot und Bellamoner Rottum, (GebietsNr.: 7926-341) Übersicht der FFH-Gebiete	ohne	23.02.2009
12.10 Bl.2	Lebensraumtypen/Arten, Projektauswirkungen, Schadensbegrenzungsmaßnahmen	1:2.500	23.02.2011
Ordner 5			
13	<i>Wassertechnische Untersuchungen</i>		
13.1	<i>Erläuterungsbericht (7 Seiten)</i>		28.07.2011
13.2 Bl.1	Lageplan der Einzugsgebiete	1:2.500	23.02.2009
13.2 Bl.2	<i>Lageplan der Einzugsgebiete</i>	1:2.500	23.02.2009
13.3 Bl.1	Systemplan Regenklärbecken	1:100/1:50	23.02.2009
13.4.	Berechnungen der wassertechnischen Untersuchungen		23.02.2009
13.4.1	Abflussermittlungen der Einzugsgebiete (9 Seiten)		23.02.2009
13.4.2	Bemessung der Rohrleitungen (4 Seiten)		23.02.2009
13.4.3	Regenbecken an der Rot (12 Seiten)		23.02.2009
13.5	<i>Ergänzung von Unterlage 13</i>		28.07.2011
13.5.1,S.1-5	<i>Erläuterungsbericht</i>		
13.5.2,BI.6-11	<i>Berechnungen der wassertechnischen Untersuchungen</i>		
13.5.3,BI.12-15	<i>Berechnung des erforderlichen Speichervolumens</i>		
13.5.4,BI.16	<i>Lageplan der Einzugsgebiete</i>	1:2.500	28.07.2011
14.1	<i>Grunderwerbspläne</i>		
Blatt 0	<i>Übersicht der Grunderwerbspläne</i>	1:10.000	28.07.2011
Blatt 1	Grunderwerbsplan	1:1.000	23.02.2009

Blatt 2	Grunderwerbsplan	1:1.000	28.07.2011
Blatt 3	Grunderwerbsplan	1:1.000	28.07.2011
Blatt 4	Grunderwerbsplan -ungültig-	1:1.000	23.02.2009
Blatt 4a	Grunderwerbsplan -ersetzt Bl. 4-	1:1.000	28.07.2011
Blatt 4a.1	Grunderwerbsplan -erweitert Bl. 4a-	1:1.000	28.07.2011
Blatt 5	Grunderwerbsplan	1:1.000	23.02.2009
Blatt 6-12	Grunderwerbsplan	1:1.000	28.07.2011
14.2	Grunderwerbsverzeichnis		28.07.2011
15	Kennzeichnende Querprofile		
Blatt 1-7	Kennzeichnende Querprofile	1:100	23.02.2009

Die im November 2010 ausgelegten Planänderungen zur Begrenzung der Auswirkungen der Querspanne auf den Hochwasserabfluss von Westernach und Rot sind ausschließlich in den Unterlagen 7.4a und 7.4a.1 sowie 14.4a und 14.4a.1 dargestellt, die insoweit maßgeblich sind. In allen anderen Plänen ist die Erhöhung des Westernachwegs nicht dargestellt.

Nachrichtlich enthaltene und ungültige Unterlagen sind nicht Gegenstand dieser Entscheidung.

VI. Zusagen

1. Lärmschutz

Der Vorhabenträger hat zugesagt,

- a) die für die Gewährung passiven Lärmschutzes erforderlichen Ermittlungen in Absprache mit den Eigentümern so rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten vorzunehmen, dass die nach diesem Beschluss erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen vor Baubeginn abgeschlossen werden können,
- b) Baustellenverkehr durch besiedelte Bereiche nach Möglichkeit zu vermeiden, und, soweit dies nicht möglich ist, den Baustellenverkehr durch besiedelte Bereiche tagsüber abzuwickeln.

2. Gewässerschutz

Der Vorhabenträger hat zugesagt,

- a) vor Baubeginn die Ablagerungen im Donaustausee nach Zusammensetzung und Schichtdicke durch zwei Probennahmen zu untersuchen. Liegen relevante Kontaminierungen vor, werden geeignete Schutzmaßnahmen durchgeführt, die eine Gefährdung der unterstromigen Abschnitte des Donaukanals durch die Mobilisierung von Schadstoffen minimieren.
- b) die Fertigstellung des Regenklärbeckens bei Bau-km 5+780 der Unteren Wasserbehörde des Alb-Donau-Kreises mitzuteilen,

c) den Notüberläufen in die Schmiehe im Bereich des Anschlussknotens an die B 30 Tauchwände vorzuschalten und die Einzelheiten im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen.

3. Landwirtschaft

Der Vorhabenträger hat zugesagt,

- a) den Bauablauf rechtzeitig in der Raumschaft bekannt zu machen,
- b) für erhebliche Nachteile infolge der Verschlechterung der Hochwassersituation an Donau, Rot und Westernach eine angemessene Entschädigung nach näherer Maßgabe dieses Beschlusses zu leisten,
- c) im Bereich der Bauwerke 6, 8 und 10 Schutzzäune entlang der Querspange mit einer Länge von beidseits jeweils höchstens 100 m in Abstimmung mit der unteren Landwirtschaftsbehörde anzubringen, damit beim Schaftrieb keine Tiere auf die Fahrbahn gelangen.

4. Naturschutz

Der Vorhabenträger hat zugesagt,

- a) die landschaftspflegerische Ausführungsplanung sowie die Details der Fachbegleitung zum Artenschutz mit der Höheren Naturschutzbehörde abzustimmen,
- b) soweit erforderlich, nur insektenfreundliche Beleuchtungsanlagen einzusetzen.

5. Wegenetz

Der Vorhabenträger hat zugesagt,

bei der Brückendetailplanung den Fußweg auf der Dammkrone an der Donau zu erhalten.

6. Eisenbahnbundesamt

Der Vorhabenträger hat zugesagt,

- a) die Gesamtbaumaßnahme und die erforderlichen Schutzmaßnahmen zur Aufrechterhaltung eines sicheren Eisenbahnbetriebes auf der Strecke 4500 Ulm - Friedrichshafen rechtzeitig vor Baubeginn mit der DB Netz AG abzustimmen,
- b) erforderlich werdende Streckensperrungen, die Einrichtung von Langsamfahrstellen und sonstige Schutzmaßnahmen bereits in der Vorplanung der Gesamtmaßnahme mit der DB Netz AG abzustimmen und festzulegen, eine Baudurchführungsvereinbarung mit der DB Netz AG abzuschließen,
- c) bei der Durchführung der Gesamtmaßnahme die allgemein anerkannten Regeln der Technik, die Richtlinien der DB Netz AG, die Eisenbahn-, Bau-, und Betriebsordnung (EBO) und die Eisenbahnsignalordnung (ESO) zu beachten.

7. Wehrbereichsverwaltung Süd

Der Vorhabenträger hat zugesagt,

den Beginn und die Fertigstellung der Baumaßnahme dem Wehrbereichskommando IV - G 4 Verkehrsinfrastruktur-, Heidemannstraße 50 in 80939 München anzuzeigen.

8. Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH

Der Vorhabenträger hat zugesagt,

- a) die im Wirtschaftsweg nördlich der bestehenden B 311 verlaufenden Telekommunikationsanlagen im Bereich des geplanten Kreisels bei der B 311 zu schützen bzw. umzulegen,
- b) das bei Bau-km 2+170 die bestehende B 311 kreuzende Telekommunikationskabel umzulegen.

9. RWE Transportnetz Strom GmbH

Der Vorhabenträger hat zugesagt,

- a) den Beginn der Bauarbeiten mindestens 14 Tage zuvor anzuzeigen und mit der RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH einen Termin zur Einweisung in die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen zu vereinbaren und ohne vorherige Einweisung nicht mit den Bauarbeiten zu beginnen,
- b) zur Gewährleistung der Sicherheit der Stromversorgung und um Gefährdungen auf der Baustelle im Bereich der Freileitung auszuschließen, sorgfältig darauf zu achten, dass immer ein genügender Abstand zu den Bauteilen der Freileitungen eingehalten wird,
- c) die von ihm Beauftragten sowie sonstige auf der Baustelle anwesenden Personen und Unternehmen entsprechend zu unterrichten,
- d) vor Durchführung der Bauarbeiten die Ausführungsplanungen - insbesondere im Bereich des Mastes 7 der Hochspannungsfreileitung - detailliert mit der RWE abzustimmen,
- e) die Vorgaben zu Gehölzpflanzungen im Bereich der Schutzstreifen der Hochspannungsfreileitungen zu berücksichtigen.

10. EnBW

Der Vorhabenträger hat zugesagt,

die EnBW Betriebsstelle Biberach spätestens 2 Wochen vorher über den bevorstehenden Baubeginn zu informieren und eine Sicherheitsunterweisung durchzuführen.

11. Groß- und Schwertransporte

Der Vorhabenträger hat zugesagt,

im Anschlussbereich der B 30 die Rampe der Fahrtrichtung Nord-Süd (von Ulm kommend) so zu gestalten, dass dies den Anforderungen der Schleppkurven von Groß- und Schwer-

transporten genügt. Außerdem wird in diesem Bereich der Kreisverkehr so gestaltet, dass er für die Abwicklung von Groß- und Schwertransporten überfahrbar und geeignet ist.

VII. Nebenbestimmungen

1. Lärmschutz

Folgenden Gebäuden ist aufgrund von Lärmfernwirkungen der Querspange passiver Schallschutz zu gewähren:

- In **Oberschingen** Kanalweg 13 und Riedstraße 10.
- In **Erbach-Donaurieden** Steig 2, 4, 9, 14, 15, 17, 18, 19, 21, 25, 25/1, 27, 27/1, 35, 37, 41 und 48 sowie Erbacher Str. 2.
- In **Erbach-Dellmensingen** Ersinger Straße 37, 41 und 42.
- In **Ulm-Wiblingen** Schleifmühlweg 56.

Für die genannten Gebäude werden Einzelfallberechnungen der Innenraumpegel nach der 24. BImSchV vorgenommen. Danach werden die im Einzelfall gebotenen Maßnahmen bestimmt und die Kosten für geeignete Maßnahmen auf Antrag erstattet.

Der Vorhabenträger hat zugesagt, die für die Gewährung passiven Lärmschutzes erforderlichen Ermittlungen in Absprache mit den Eigentümern so rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten vorzunehmen, dass die nach diesem Beschluss erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen vor Baubeginn abgeschlossen werden können (oben VI 1a).

2. Natur- und Artenschutz

a) LBP-Maßnahmenblätter

Alle LBP-Maßnahmen sind gemäß der Vorgaben in den LBP-Maßnahmenblättern auszuführen. Für die Maßnahmen 1 bis 8 sind diese in Planfeststellungsunterlage 12.1 (S. 112 ff.) enthalten. Für Maßnahmen 9 und 10 gelten die geänderten bzw. ergänzten Maßnahmeblätter der Unterlage 12.1a (S. 4 ff.).

b) Oberbodenauftrag (LBP-Maßnahme Nr. 10)

aa) Die Durchführung der Bodenarbeiten hat nach Maßgabe der einschlägigen fachlichen Vorgaben zu erfolgen (u.a. "Leitfaden zum Schutz der Böden beim Auftrag von kultivierbarem Bodenaushub", UM 1994, sowie DIN 19731).

bb) Es ist auf eine ausreichende Festigkeit des Bodens zu achten. Nach nassen Witterungsperioden müssen daher die Böden ausreichend abgetrocknet sein.

cc) Muss Boden zwischengelagert werden, ist der abgeschobene Oberboden bis zur Wiederverwertung in begrünten Mieten (max. Höhe 2,5 m) zu lagern.

dd) Der Bodenauftrag ist technisch und witterungsabhängig so durchzuführen, dass Ausmaß und Intensität von Verdichtungen sich auf das unvermeidbare Maß beschränken. Kulturarbeiten sind nur bei trockener Witterung und abgetrockneten Böden durchzuführen.

ee) Der Boden darf nicht mit Radfahrzeugen (außer auf Baustraßen, die anschließend zurückzubauen sind) befahren werden. Empfehlenswert sind Kettenfahrzeuge mit großer Lauffläche ("Moorraupen") und einer Pressung von maximal 4 N/cm².

ff) Im Anschluss an den Bodenauftrag ist die Fläche umgehend einzuebnen.

gg) Nachhaltige Bodenverdichtungen und -vernässungen aufgrund des Bodenauftrags sind durch mechanische Lockerung zu beseitigen.

hh) Für die Begleitung der Maßnahme ist ein bodenkundlicher Sachverständiger zu bestellen.

c) Vorgezogene Maßnahmen gemäß § 44 Abs. 5 S. 3 BNatSchG

Folgende LBP-Maßnahmen müssen so durchgeführt werden, dass zwischen dem Erfolg der Maßnahme und dem maßgeblichen Eingriff keine zeitliche Lücke entsteht:

- Maßnahme 1.3: Oberbodenabtrag und Herstellung naturnaher Grabenprofile, Entwicklung magerer, sonnenexponierter Verkehrsgrünflächen als Ersatzlebensraum für die Zauneidechse,
- Maßnahme 2.5: Aufbau von Ersatzlebensraum für gehölbewohnende/-brütende Vogelarten und den Biber durch Umwandlung von Ackerflächen in standortgemäßen Auwald,
- Maßnahme 2.7: Schaffung von Ersatzlebensraum für die Zauneidechse durch bereichsweisen Oberbodenabtrag zur Aushagerung und Entwicklung von Magerrasen,
- Maßnahme 3.2a (Interimsmaßnahme): Oberbodenabtrag im Arbeitsstreifen und Entwicklung einer mageren Gras- und Krautflur als zeitweise besiedelbare Struktur für die Zauneidechse,
- Maßnahme 5.6: Anlage eines Uferstreifens entlang der Rot, Wiederherstellung/Optimierung von Auenfunktionsräumen durch Rückverlegung der Uferaufhöhung, Öffnung der Ufer und Entwicklung kleiner Altarme an der Rot in Orientierung an den alten Flussschlingen, abschnittsweise Aufbau von Ufergehölzen und Auwaldbeständen, z.T. über natürliche Sukzession,
- Maßnahme Nr. 8: Anlage eines regelbaren Polders für Wasser- und Watvögel,
- Maßnahme Nr. 9: Anlage von Ackerrandstreifen.

d) Unterhaltungszeiträume

aa) Folgende LBP-Maßnahmen sind **dauerhaft** zu unterhalten:

(1) Bei den LBP-Maßnahmen 1.1, 1.1a, 1.1b, 1.6, 1.7, 2.1, 2.2, 2.6, 3.1, 3.3a, 3.3b, 4.1, 5.1, 5.5, 6.1, 6.2, 7.1, 7.6a + 7.6b ist dauerhaft die Unterhaltungspflege des Verkehrsgrüns gemäß Merkblatt für den Unterhaltungs- und Betriebsdienst an Straßen, Teil „Grünpflege“, so-

wie „Anleitung zur Pflege von Grünflächen an Straßen in Baden-Württemberg¹ sicherzustellen.

(2) Bei den LBP-Maßnahmen Nr. 1.3, 1.4b, 1.5, 2.7 und 3.2b ist dauerhaft eine regelmäßige Beseitigung von aufkommendem Gehölzbewuchs und die Wiederherstellung vegetationsarmer Brachstreifen als Lebensraum für die Zauneidechse sicherzustellen. Bei LBP-Maßnahme Nr. 1.2 gilt dies nur während der Bauphase.

(3) LBP-Maßnahme 3.2a (Interimsmaßnahme zugunsten der Zauneidechse) ist zunächst bis zur Herstellung der Maßnahme 3.2b (angrenzende Böschung) und ab diesem Zeitpunkt für einen Zeitraum von weiteren 2 Jahren zu unterhalten.

(4) Maßnahme 4.4 zugunsten der Helm-Azurjungfer erfordert eine dauerhafte Unterhaltung in Form einer jährlichen, abschnittswisen Mahd der Uferböschung zwischen Mitte Juni und November mit Abräumung des Mähguts.

(5) Maßnahme 5.6 erfordert eine dreijährige Entwicklungspflege sowie anschließend eine dauerhafte Unterhaltung in Form der abschnittswisen Mahd des gehölzfreien Gewässerandstreifens in mehrjährigem Rhythmus (alle 2 - 3 Jahre) mit Abtransport des Mähguts.

(6) Lärmschutzwände und -wälle sowie Spritz- und Kollisionsschutzwände (LBP-Maßnahmen 2.2, 4.2, 5.2 und 7.2) sind dauerhaft zu erhalten.

(7) Die dauerhafte Funktionsfähigkeit der Maßnahme Nr. 7.5 (Amphibienleiteinrichtung) ist während der Wanderungszeiten durch entsprechende Pflege zu gewährleisten.

(8) Die Funktionserfüllung des Polders (LBP-Maßnahme 8) erfordert dauerhaft folgende Maßnahmen:

Von Mitte November bis Anfang März wird die Fläche komplett mindestens 1 bis 1,5 m tief überstaut, um die während der Vegetationsperiode aufgewachsenen Pflanzen abzutöten. Je nach Stärke des Aufwuchses muss die Fläche ggf. in längeren zeitlichen Abständen abgeschoben werden, um die Etablierung von Gehölzen zu verhindern. Ab Anfang März wird das Wasser soweit abgelassen, dass erste Flachwasserzonen entstehen und Schlammflächen freigelegt werden; durch kontinuierliches leichtes Absenken werden dann die Schlammflächen bis in den Mai hinein vergrößert. Danach wird der Wasserstand wieder etwas angehoben, um zu starkem Bewuchs vorzubeugen. Ab Anfang/Mitte Juli wird der Wasserstand dann wieder bis zum Tiefstand Mitte September abgesenkt. Danach wird die Fläche bis Mitte November wieder für die winterliche Überstauung auf den Höchststand mit einer Wassertiefe von ca. 1 bis 1,5 m angehoben.

(9) Zur Habitatoptimierung für Vogelarten der Feldflur sind die herzustellenden Ackerrandstreifen (Maßnahme Nr. 9) dauerhaft gemäß der Angaben im LBP-Maßnahmeblatt zu erhalten.

¹ Verkehrsministerium Baden-Württemberg 1992

(10) Sollten sich die ökologischen oder landschaftlichen Rahmenbedingungen so ändern, dass eine der genannten Verpflichtungen nicht mehr sinnvoll oder angemessen ist, kann eine entsprechende Änderung dieses Beschlusses beantragt werden.

bb) Soweit LBP-Maßnahmen Waldentwicklungen vorsehen (2.5, 5.6, 7.4, 11 und 12), erfordern diese eine 10-jährige Entwicklungs- und Unterhaltungspflege bis zur Erreichung der Konkurrenzfähigkeit (gesicherter Bestand bei einer Höhe von etwa 2,50 m).

cc) Im Übrigen werden keine Unterhaltungszeiträume festgesetzt, da die verbleibenden Maßnahmen mit der endgültigen Herstellung auch ihre Funktion dauerhaft erfüllen; dies gilt insbesondere für Entsiegelungs- und Rekultivierungsverpflichtungen sowie den Oberbodenauftrag gemäß LBP-Maßnahme Nr. 10.

e) Rechtliche Sicherung

Die rechtliche Sicherung aller LBP-Maßnahmen erfolgt entsprechend der Angaben im Grunderwerbsverzeichnis.

f) Ökologische Baubegleitung, Monitoring/Erfolgskontrolle, Berichtspflichten

aa) Die LBP-Maßnahme Nr. 4.4 zugunsten der Helm-Azurjungfer ist im Rahmen einer fünfjährigen Erfolgskontrolle zu überprüfen. Hierfür ist dieselbe Methode anzuwenden wie bei der Imaginalkartierung, die der vorliegenden Planung zugrunde liegt (vgl. Unterlage 12.1 Anlage 3). Sollte sich die Maßnahme als un- oder nicht hinreichend wirksam erweisen, ist die Kompensation auf eine Habitatneugestaltung zur Stärkung der Bestände an der Westernach auszuweiten. Der Vorhabenträger legt der Planfeststellungsbehörde nach fünf Jahren einen Bericht über die Kontrollen vor.

bb) Für LBP-Maßnahme Nr. 8 (Anlage eines Polders) wird eine ökologische Baubegleitung angeordnet. Außerdem wird folgende Erfolgskontrolle festgesetzt:

In einem Zeitraum von fünf Jahren ab Herstellung des Polders ist er von März bis Oktober zwei Mal im Monat, während des restlichen Jahres monatlich auf anwesende Rastvögel und eventuell vorhandene Brutvögel zu kontrollieren. Ist nach Ablauf von fünf Jahren keine abschließende Aussage über die Wirksamkeit des Polders einschließlich der Vegetationsentwicklung möglich, ist das Monitoring im bezeichneten Umfang weitere fünf Jahre durchzuführen. Funktionsdefizite sind gegebenenfalls umgehend durch eine Anpassung des Betriebsregimes zu beheben. Der Vorhabenträger legt der Planfeststellungsbehörde jährliche Berichte über das Polder-Monitoring vor.

cc) Im Bereich der Brückenquerungen an Restwasserdonau und Donaukanal/Engstelle des Donaurieder Stausees sind über einen Zeitraum von fünf Jahren ab Inbetriebnahme der Straße in Kombination mit dem Polder-Monitoring (s.o. bb)) Beobachtungen zum Brutbestand und zur Nutzung durch Zug- bzw. Rastvögel sowie Wintergäste durchzuführen. Auch hierüber ist der Planfeststellungsbehörde jährlich zu berichten.

dd) Maßnahme Nr. 9 (Ackerrandstreifen)

Im Bereich der durch Ackerrandstreifen aufgewerteten Räume sind während eines Zeitraums von fünf Jahren ab der erstmaligen Herstellung jährlich strukturelle und vegetationskundliche Erfassun-

gen sowie avifaunistische Kartierungen und Bewertungen mit besonderer Berücksichtigung der Bestände der Feldlerche durchzuführen. Nach Ablauf der fünf Jahre ist der Planfeststellungsbehörde ein Befund zu den avifaunistischen Untersuchungen zu erstellen. Ist dieser Befund positiv, ist in den Folgejahren jährlich eine strukturelle Überprüfung der Flächen vorzunehmen. Ergänzende avifaunistische Untersuchungen sind regelmäßig im Abstand von 4 Jahren vorzunehmen.

Der Planfeststellungsbehörde ist der Befund zu den avifaunistischen Untersuchungen nach 5 Jahren vorzulegen. In der Folgezeit ist alle vier Jahre ein Bericht vorzulegen.

ee) Im Kontext der LBP-Maßnahmen 1.3, 1.4b und 3.2 sind im zweiten und dritten Jahr nach Baufertigstellung jeweils zwei Kontrollen (April/Mai und August) auf Besiedlung durch Zauneidechsen vorzunehmen. Bei Nichtnachweis im dritten Jahr ist durch Fang und Umsetzung von ca. zehn Tieren aus nahe gelegenen Habitaten eine Funktionserfüllung zu unterstützen. Über einen Zeitraum von fünf Jahren hinweg ist der Erfolg dieser Maßnahme zwei Mal jährlich zu überprüfen.

Der Vorhabenträger legt der Planfeststellungsbehörde einen Bericht über die Kontrollen im 3. Jahr sowie gegebenenfalls über die Umsiedlungsmaßnahme sowie in der Folge jährliche Berichte vor.

Soweit ohne Umsiedlung im zweiten oder dritten Jahr nach Baufertigstellung bereits Zauneidechsen festgestellt werden, ist eine weitergehende Kontrolle nicht erforderlich.

ff) Im Übrigen unterrichtet der Vorhabenträger die Planfeststellungsbehörde zu geeigneten Zeitpunkten über den Stand der Umsetzung der Vermeidungs-, Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen. Ablauf und Inhalt der Berichterstattung hat der Vorhabenträger im Rahmen der Ausführungsplanung im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde festzulegen. Bei vorgezogenen Maßnahmen ist schon vor Beginn der Straßenbauarbeiten entsprechend zu berichten. Darüber hinaus hat der Vorhabenträger auf jede sonstige Anforderung der Planfeststellungsbehörde zusätzlich zu berichten.

g) Meldung für das Kompensationsverzeichnis

Dem Vorhabenträger wird gemäß § 2 Abs. 3 S. 2 der Kompensationsverzeichnis-Verordnung² auferlegt, der Unteren Naturschutzbehörde für jede LBP-Maßnahme die Angaben nach § 2 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 bis 8 KompVzVO elektronisch aus dem Straßen-Kompensationsflächenkataster (SKoKa) direkt zu übermitteln und die Planfeststellungsbehörde über die übermittelten Daten zu informieren.

3. Entwässerungskonzept

a) Für das Regenklärbecken bei Bau-km 5+780 ist ein Beckenbuch nach den Vorgaben der „Technischen Regeln zur Ableitung und Behandlung von Straßenoberflächenwasser“ (Anhang 6), Stand 01.01.2008, aufzustellen. Das Unterhaltungspersonal ist hinsichtlich Wirkungsweise der Anlage, Funktion der wesentlichen Anlagenteile, Überprüfung und Maßnahmen zur Unfallverhütung einzuweisen.

b) Die Sohle aller Verdunstungsbecken sind dicht herzustellen. Der kf-Wert darf nicht kleiner als 10exp-8m/s sein.

² KompVzVO vom 17.02.2011 (GBl. S. 79)

4. Denkmalschutz

a) Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden und auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.

b) Der Vorhabenträger bezieht die vom Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte einschließlich der Prospektion konkreter Verdachtsflächen zur Vermeidung und Minimierung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf ein.

c) Folgende vermutete archäologische Bodendenkmäler müssen mindestens 6 Monate vor Beginn der Straßenbauarbeiten, wovon mindestens 3 Monate außerhalb der Monate Dezember bis März liegen müssen, durch Bagger Sondagen prospektiert, gegebenenfalls freigelegt und ausgegraben werden:

- Erbach-Donaurieden, Fundstelle-Nr. UL-001, Siedungsreste unbekannter Zeitstellung
- Erbach-Dellmensingen, Fundstelle-Nr. UL-009, Verfärbungen im Ackerland, unbekannte Zeitstellung
- Erbach-Dellmensingen, „Am Hüttisheimer Weg“, Fundstelle-Nr. UL-012, römische Straßen-trasse

(Die Lage der Fundstellen ergibt sich aus Planfeststellungsunterlage 1.1, Anhang 5, Blätter 3 bis 6).

d) Das Landesamt für Denkmalschutz ist mindestens zwei Wochen vor dem Beginn von Oberbodenabträgen im gesamten Trassenbereich zu unterrichten und, sollten sich archäologische Funde oder Befunde zeigen, die Möglichkeit zu Fundbergung und Dokumentation einzuräumen.

e) Im Bereich der zu errichtenden Brückenwiderlager für die Brückenbauwerke Nr. 2 und Nr. 5 bis Nr. 9 (Bau-km 2+850 bis 2+966 und 4+261 bis 5+578) hat die Abtragung des Bodens mittels ungezähntem Bagger unter Aufsicht des Landesamts für Denkmalpflege zu erfolgen.

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

g) Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen dem Vorhabenträger und dem Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zu Stande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

h) Flurdenkmale im Geltungsbereich des Planvorhabens, wie z.B. Bildstöcke, Wegkreuze, historische Grenzsteine oder ältere Brückenanlagen, die bisher noch nicht durch die Inventarisierung

erfasst wurden, sind dem Regierungspräsidium Tübingen, Ref. 26, schriftlich zu melden. Bauliche Eingriffe im Bereich dieser Flurdenkmale sind mit dem Ref. 26 abzustimmen.

VIII. Entscheidung über die 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.

In der offengelegten Fassung dieses Planfeststellungsbeschlusses sind aus Gründen des Datenschutzes die Namen und Adressen der im folgenden behandelten Einwender durch Vergabe einer Einwendernummer anonymisiert. Diese Einwender erhalten die ihnen zugeteilte Einwendernummer beim Regierungspräsidium Tübingen, Referat 24, Konrad-Adenauer-Straße 20, 72072 Tübingen.

Sofern die Befassung mit den Einwendungen nicht konkret unter Benennung der Namen 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, z.B. der Erforderlichkeit, Trassenführung, Dimensionierung oder Lärmsituation sowie grundsätzliche Fragen des Flächenbedarfs angesprochen worden sind.

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.

Auf Anregung des Vorhabenträgers hat die Enteignungsbehörde des Regierungspräsidiums Tübingen vorliegend eine Unternehmensflurbereinigung nach § 87 Flurbereinigungsgesetz beantragt. Das Flurbereinigungsverfahren wird begonnen, sobald die bauliche Umsetzung der Maßnahme in Aussicht steht.

Ergibt sich im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens der Bedarf, Maßnahmen, die mit diesem Beschluss festgesetzt werden - insbesondere Kompensationsmaßnahmen - infolge der geänderten Feldstruktur oder aus anderen Gründen zu ändern, ist die Änderung mit dem Vorhabenträger und der Planfeststellungsbehörde abzustimmen. Wesentliche Änderungen bedürfen einer Entscheidung der Planfeststellungsbehörde über die Änderung dieses Beschlusses.

IX. Kostenentscheidung

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

B. Begründung

I. Erläuterung des Straßenbauvorhabens

Gegenstand dieses Verfahrens ist der Neubau der B 311 bei Erbach als Querspange zur B 30 (künftig: „Querspange“), einschließlich der Anbindung an das vorhandene Straßennetz, sowie Ergänzungen und Änderungen bei Rad-, Geh- und Wirtschaftswegen.

Betroffen sind die Gemeinden Oberdischingen und Hüttisheim sowie die Stadt Erbach mit ihren Gemarkungen Erbach, Ersingen, Donaurieden und Dellmensingen.

Die Baumaßnahme beginnt zwischen Oberdischingen und Donaurieden. Die Trasse schwenkt etwa 650 m nordöstlich des Knotenpunktes B 311/K 7412 in Richtung Osten ab. Die Querspange wird über einen planfreien Knoten mit Ermöglichung aller Fahrbeziehungen an die B 311 alt angeschlossen.

Die Trasse quert Donau und Donaukanal auf kürzestem Wege rechtwinklig zum Verlauf der beiden Gewässer mit zwei Brückenbauwerken. Zur Herstellung der Pfeiler ist es notwendig, neben der Brücke einen Damm in den Kanal zu schütten, der auch als Baustraße verwendet werden wird. Für den Wasserfluss werden in den Damm Rohre eingebaut, so dass der Betrieb des Wasserkraftwerks aufrecht erhalten werden kann.

Im weiteren Verlauf bleibt die K 7373 zwischen Ersingen und Dellmensingen in der Lage unverändert und überführt im Zuge eines Brückenbauwerkes die B 311 neu. Der Verknüpfungspunkt wird kreuzungsfrei mit zwei Verzögerungstreifen ausgebildet. Die Trasse quert dann ca. 250 m südlich des bestehenden Bahnübergangs der K 7373 die Bahnlinie Ulm-Friedrichshafen. Sie überquert im weiteren Verlauf Westernach und Rot durch Brückenbauwerke mit lichten Weiten von 17 m und 27 m und passiert Dellmensingen südlich in ca. 500 m Abstand. In diesem Bereich wird die K 7374 teilplanfrei an die Querspange angeschlossen. Die Anschlussrampen zur B 30 liegen auf der Südseite der Schmiehe und sind über einen Kreisverkehrsplatz an die Querspange angebunden. Gleichzeitig ist hier eine Verbindung zur K 7373 zwischen Dellmensingen und Humlangen vorgesehen, die ebenfalls an den Kreisverkehr angeschlossen wird.

Die Trasse hat eine Länge von rund 5.850 m, Anschlussstrecken und Rampen der Knotenpunkte sind rund 4.220 m lang. Es sind zwei Fahrstreifen vorgesehen mit einem Regelquerschnitt von RQ 10,5, der wegen des hohen Schwerverkehrsanteils (max. ca. 11 %) mit 50 cm breiten Randstreifen ausgeführt wird. Die Fahrbahnbreite beträgt somit 8 m, die unbefestigten Bankettstreifen sind beidseitig 1,5 m breit. Der kleinste Radius beträgt $R_{min} = 400$ m, die größte Längsneigung $s_{max} = 2,8$ %.

Im Zuge der Maßnahme werden 13 Brückenbauwerke errichtet. Hervorzuheben ist die Brücke im Zuge der B 311 neu über den Donaukanal mit einer lichten Weite von ca. 114 m. Zwei Pfeiler befinden sich innerhalb des Donaukanals; für deren Herstellung wird eine Baustraße im Kanal geschüttet.

Wegen ihrer Dammlage kann die Entwässerung der Straße überwiegend durch breitflächige Versickerung über das seitliche Bankett und die Böschungen ins Gelände erfolgen, wobei die vorhandenen Oberböden eine ausreichend mächtige belebte Bodenschicht aufweisen. Böschungen werden mit 20 cm Oberboden abgedeckt. Bei Dammhöhen über 2 m wird die Stärke aus bautechnischen Gründen auf 15 cm reduziert. Nur in wenigen Bereichen werden vorhandene Gewässer als Vorfluter genutzt.

Als Folge der Planung müssen in erheblichem Umfang Gas-, Wasser- und Entwässerungsleitungen sowie Stromkabel, Freileitungen und Fernmeldekabel verlegt, gesichert und den neuen Verhältnissen angepasst werden. Die einzelnen Maßnahmen sind im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 5) aufgeführt.

Der Flächenbedarf des geplanten Vorhabens für Fahrbahnen, Anschlüsse und bituminös befestigte Wege (inklusive Bankette) beträgt insgesamt rund 13,66 ha. Davon werden rund 11,08 ha neu versiegelt. Bei rund 2,58 ha werden bestehende Verkehrsflächen mitbenutzt. Zudem werden 1,58 ha durch neue Wirtschaftswege in Schotterbauweise in Anspruch genommen. Davon liegen ca. 0,07 ha auf vorhandenen Wirtschaftswegen, auf ca. 1,51 ha werden neue Schotterwege hergestellt. Der Umfang versiegelter bzw. hoch belasteter Straßen- und Wegeflächen, die im Zuge des geplanten Vorhabens neu angelegt werden, beläuft sich damit auf insgesamt rd. 12,59 ha. Dem stehen rd. 1,02 ha befestigter bzw. hoch belasteter Straßen- und Wegeflächen gegenüber, die rekultiviert werden können.

Der Bau der Straße erfordert zusätzlich noch eine Fläche von rund 13,7 ha zur Anlage von unversiegelten, begrüntem Straßennebenflächen (Mulden, Böschungen, Flächen innerhalb der Anschlüsse, Regenrückhaltebecken, etc.); davon liegen 1,08 ha auf bestehenden Fahrbahnen, Wirtschaftswegen oder Verkehrsnebenflächen. Es verbleibt eine Neuinanspruchnahme von 12,62 ha.

Zur Realisierung des landschaftspflegerischen Maßnahmenkonzepts sind Flächen im Umfang von rund 20,71 ha zum Erwerb durch den Baulastträger vorgesehen. Rund 2,94 ha werden dinglich (durch einen Grundbucheintrag) gesichert. Für den Oberbodenauftrag werden Flächen im Umfang von 20 ha vorübergehend in Anspruch genommen werden; die Festsetzung dieser Flächen wird allerdings erst durch gesonderten Beschluss der Planfeststellungsbehörde erfolgen. Die Maßnahmen sind im Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan im Einzelnen aufgeführt (LBP Erläuterungsbericht, Unterlage 12.1, Kap. 8.3.4).

Die geschätzten Gesamtkosten der vorliegenden Maßnahme einschließlich der Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung sowie der Folgemaßnahmen belaufen sich nach Angaben der Straßenbauverwaltung auf rund 31,1 Mio. Euro. Die Kosten für den geplanten dreistreifigen Ausbau der B 311 bei Oberdisingen, der nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens ist, sind in dieser Summe dementsprechend auch nicht enthalten. Kostenträger für die Maßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung.

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist derzeit nicht absehbar. Er ist abhängig vom Zeitpunkt der Bestandskraft dieses Beschlusses und von der Baufreigabe durch den Bund.

Es wird mit einer Bauzeit von rund vier Jahren gerechnet. Im Vorfeld des eigentlichen Straßenbaus sind noch Prospektionen zur näheren Eingrenzung vermuteter Bodendenkmale erforderlich, sowie, je nach Befund, Ausgrabungsarbeiten. Die Prospektionsmaßnahmen gehören zur Durchführung dieses Planfeststellungsbeschlusses im Sinne des § 17c Nr. 4 FStrG.

Gemäß § 17c Nr. 1 FStrG tritt der Plan außer Kraft, wenn mit seiner Durchführung nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen wird, es sei denn, er wird vorher auf Antrag des Vorhabenträgers von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert.

Die Maßnahme wird vom Regierungspräsidium durchgeführt. Vor Ort wird ein Baubüro als Anlaufstelle eingerichtet.

Es ist vorgesehen, die Querspange als Kraftfahrstraße auszuweisen; Stadtverkehr und Kfz-Verkehr kleiner 50 km/h werden dann nicht möglich sein. Die B 311 alt soll zur Landesstraße abgestuft werden.

II. Planungsgeschichte

Für die Linienfindung wurden von Anfang bis Mitte der 90er Jahre verschiedene Varianten auf ihre Umweltverträglichkeit und ihre raumbedeutsamen Auswirkungen hin untersucht. Mit raumordnerischer Empfehlung vom Oktober 1995 wurde festgestellt, dass

- Varianten 1a, 2 und 4 nicht mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung übereinstimmen,
- Varianten 1 und 3 (mit den Untervarianten 3.1 bis 3.5) mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung übereinstimmen und mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen abgestimmt sind und
- Variante 3 die raumordnerisch günstigste Lösung darstellt.

Dieses Ergebnis wurde 1996 im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens nach § 16 FStrG durch das BMVBS bestätigt.

Im Rahmen der Entwurfsplanung in der 2. Hälfte der 90er Jahre wurden zu Variante 3 mehrere Untervarianten erarbeitet. Der Schwerpunkt der vergleichenden Betrachtung lag auf der Beurteilung trassierungstechnischer und kostenmäßiger Aspekte. Im Mai 2006 wurde schließlich das Planfeststellungsverfahren für die im linienbestimmten Korridor liegende Variante 3.1 eingeleitet.

Im Planfeststellungsverfahren stellte sich heraus, dass eine andere Trassierung - die neu entwickelte Variante 3.6 - gegenüber der beantragten Variante 3.1 deutliche Vorteile hat, insbesondere in Bezug auf neue, europarechtlich zwingende Vorgaben zum Artenschutz. Da die neue Variante im westlichen Drittel zwischen der Abzweigung von der B 311 bis zum Waldgebiet „Gemeindeholz“ auf einer Länge von rund 1.500 m deutlich von der beantragten Variante abwich und dort den linienbestimmten Korridor verließ, wurde das Planfeststellungsverfahren auf Antrag der Straßenbauverwaltung vom 19.03.2009 eingestellt und das vorliegende neue Planfeststellungsverfahren für die neu entwickelte Variante 3.6 eingeleitet.

III. Raumordnungsverfahren und Linienbestimmung

Gemäß § 4 Raumordnungsgesetz (ROG) muss die Planfeststellung die Ziele der Raumordnung beachten sowie Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung im Rahmen der Abwägung berücksichtigen. § 5 ROG schwächt diese Bindungswirkung für besondere Bundesmaßnahmen wie die vorliegende Fernstraßenplanung durch ein Beteiligungs-, Konsultations- und Widerspruchsverfahren ab. § 16 FStrG trifft darüber hinaus für die Verkehrswegeplanung eine Spezialregelung, wonach der Bundesminister für Verkehr im Benehmen mit den Planungsbehörden der beteiligten Länder die Linienführung der Bundesfernstraßen bestimmt.

Wie bereits ausgeführt, wurde für das vorliegende Vorhaben ein Raumordnungsverfahren durchgeführt, dessen Ergebnis 1996 im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens nach § 16 FStrG durch das BMVBS bestätigt wurde. Im Hinblick darauf unterblieb eine Verlängerung der raumordnerischen Entscheidung. Deren auf fünf Jahre festgesetzte Geltungsdauer ist im Jahr 2000 abgelaufen. Während des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens hat die Höhere Raumordnungsbehörde allerdings deutlich gemacht, dass die Wertungen der raumordnerischen Beurteilung von 1995 in der Sache auch heute noch gelten. Soweit die Antragstrasse im westlichen Trassenabschnitt den 1996 linienbestimmten Korridor verlässt, sei diese Abweichung nicht raumbedeutsam und nicht von überörtlicher Bedeutung. Außerdem entspreche die Abweichung einer Maßgabe der damaligen Entscheidung, mit Variante 3 nördlich von Ersingen weiter in Richtung Donau abzurücken. Ziele und Grundsätze des Landesentwicklungsplans und des Regionalplans Donau-Iller³ würden durch die Änderung nicht in anderer oder stärkerer Weise tangiert als durch die im Raumordnungsverfahren geprüfte Variante 3. Dies gelte auch für die zwischenzeitlich nach dem Landesentwicklungsplan festgelegten überregional bedeutsamen Landschaftsräume. Das Bundesverkehrsministerium hat sich dieser Auffassung angeschlossen und am 26.07.2011 die geänderte Linie festgelegt. Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss trägt den raumordnerischen Vorgaben Rechnung, da die genehmigte Trasse innerhalb des linienbestimmten Korridors liegt.

IV. Verwaltungsverfahren und Planänderungen

Mit Schreiben vom 20.03.2009 erfolgte die Anhörung der Stadt Erbach und der Gemeinden Oberdisingen, Achstetten und Hüttisheim. Sie erhielten Gelegenheit, bis zum 29.05.2009 (Oberdisingen, Achstetten, Hüttisheim) bzw. bis zum 31.07.2009 (Erbach) zu dem Vorhaben Stellung zu nehmen. Einwendungen konnten auch diese Stellen erheben bis zum 13.05.2009.

Mit Schreiben vom 31.03.2009 erfolgte die Anhörung der Träger öffentlicher Belange und der anerkannten Naturschutzverbände. Die Träger öffentlicher Belange konnten Stellung nehmen bis zum 29.05.2009; die anerkannten Naturschutzverbände bis zum 13.05.2009.

Die ortsübliche Bekanntmachung der Planauslegung erfolgte durch amtliche Bekanntmachung in den Erbacher Nachrichten vom 26.03.2009, im Gemeindeblatt der Gemeinde Oberdisingen am 26.03.2009, im Mitteilungsblatt der Gemeinde Achstetten vom 25.03.2009 und im Mitteilungsblatt der Gemeinde Hüttisheim am 27.03.2009.

³ Regionalplan Donau-Iller, Regionalverband Donau-Iller (genehmigt 1987; letzte Teilfortschreibung 2008)

Die Planunterlagen lagen vom 30.03.2009 bis einschließlich 29.04.2009 in den Bürgermeisterämtern von Erbach, Oberdischingen, Achstetten und im Rathaus von Hüttisheim zur allgemeinen Einsicht während der Dienststunden aus. Es wurde Gelegenheit gegeben, bis zum 13.05.2009 Einwendungen gegen den Plan zu erheben.

Nicht ortsansässige Betroffene wurden von der Planauslegung mit Schreiben vom 25.03.2009 (Gemeinde Oberdischingen), 06.04.2009 (Gemeinde Hüttisheim) und 08.04.2009 (Stadt Erbach) von der Planauslegung benachrichtigt.

Seitens der Träger öffentlicher Belange und Verbände gingen 32 Stellungnahmen mit Anregungen und Bedenken ein. Von privater Seite gingen 761 Einwendungsschreiben ein.

Am 11.11.2010 stellte die Straßenbauverwaltung einen Antrag auf Planänderung (Erhöhung des Westernachwegs als notwendige Folgemaßnahme). Mit Schreiben vom 12.11.2010 erfolgte die Anhörung von der Planänderung betroffenen Stadt Erbach und der Gemeinde Achstetten. Sie erhielten Gelegenheit, bis zum 04.01.2011 zu dem Vorhaben Stellung zu nehmen bzw. Einwendungen zu erheben. Mit Schreiben vom 17.11.2010 erfolgte die Anhörung/Information der Träger öffentlicher Belange und der anerkannten Naturschutzverbände. Sie konnten bis zum 04.01.2011 zu dem Vorhaben Stellung nehmen bzw. Einwendungen erheben. Die ortsübliche Bekanntmachung der Planauslegung erfolgte durch amtliche Bekanntmachung in den Erbacher Nachrichten vom 18.11.2010 und im Mitteilungsblatt der Gemeinde Achstetten vom 17.11.2010. Die ergänzenden Planunterlagen lagen vom 22.11.2010 bis einschließlich 21.12.2010 in Erbach und Achstetten zur allgemeinen Einsichtnahme während der Dienststunden aus. Es bestand Gelegenheit, bis zum 04.01.2011 Einwendungen gegen den ergänzenden Plan zu erheben.

Den grundstücksmäßig neu oder stärker betroffenen Grundstückseigentümern wurde ihre neue Betroffenheit mit Schreiben vom 16.11.2010 direkt mitgeteilt.

Seitens der Träger öffentlicher Belange und Verbände gingen sieben Stellungnahmen mit Anregungen und Bedenken ein. Von privater Seite gingen 17 Einwendungsschreiben ein.

Mit Schreiben vom 02.02.2011 wurden der Vorhabenträger, die Stadt Erbach und die Gemeinden Oberdischingen, Achstetten und Hüttisheim zum Erörterungstermin eingeladen. Die Träger öffentlicher Belange und die Verbände wurden mit Mail vom 07.02.2011 über den Termin für die Erörterungsverhandlung benachrichtigt. Die ortsübliche Bekanntmachung des Erörterungstermins erfolgte durch amtliche Bekanntmachung in den Erbacher Nachrichten vom 10.02.2011, im Gemeindeblatt der Gemeinde Oberdischingen 10.02.2011, im Mitteilungsblatt der Gemeinde Achstetten vom 09.02.2011 und im Mitteilungsblatt der Gemeinde Hüttisheim vom 11.02.2011

Die schriftliche Benachrichtigung der Einwender wurde durch eine öffentliche Bekanntmachung ersetzt. Die Bekanntmachung des Erörterungstermins erfolgte am 11.02.2011 im Staatsanzeiger (Veröffentlichungsblatt der Anhörungsbehörde) und in den zwei örtlichen Tageszeitungen, der Schwäbischen Zeitung und der Südwest Presse.

Alle rechtzeitig erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen wurden vom 23.02.2011 bis zum 25.02.2011 in Erbach mit den Einwendern, den Kommunen und den Trägern öffentlicher Belange

erörtert. Auf die Niederschrift über die Erörterungsverhandlung vom 23.02.2011 bis zum 25.02.2011 wird verwiesen. Im Nachgang zur Erörterung hat das Regierungspräsidium umfangreiche Informationen einschließlich der Vorträge der Gutachter aus der Erörterungsverhandlung im Internet allgemein zur Verfügung gestellt.

Der Vorhabenträger hat die wesentlichen, im Laufe des Planfeststellungsverfahrens vorgenommenen Planänderungen in einem Vorblatt vor Unterlage 1.1 in Ordner 1 („Hinweise zu den Änderungen in den Planfeststellungsunterlagen“), sowie in dem Vorblatt 12.1a zum Erläuterungsbericht der Landschaftspflegerischen Begleitplanung in Ordner 3 dargestellt.

V. Interessensgemeinschaften/Bürgerinitiativen

Im Zusammenhang mit der vorliegenden Planung haben sich interessierte Bürger zur IG „PRO Querspange B 311 / B 30“ zusammengeschlossen und sich mehrfach über ihren Vorsitzenden zur Planung geäußert. Die Petition 15/271 der Interessengemeinschaft hat der Landtag unter Hinweis auf den abzuwartenden Abschluss des Planfeststellungsverfahrens für erledigt erklärt (vgl. Nr. 12 der LT-Drs. 15/592 vom 13.10.2011, S. 27)

Die Bürgerinitiative Lebenswertes Donaurieden e.V. hat, anwaltlich vertreten, kurzfristig vor dem Erörterungstermin unter Bezugnahme auf die Einwendungen ihrer Mitglieder eine ablehnende Stellungnahme abgegeben. Sie hat sich mit ihrem Anliegen außerdem ebenfalls an den Landtag gewandt. Der Petition 15/204, die sich im Wesentlichen auf natur- und umweltschutzrechtliche Belange stützte, wurde nicht abgeholfen. (vgl. Nr. 11 der LT-Drs. 15/592 vom 13.10.2011, S. 23).

Nicht abgeholfen wurde auch der Petition 14/5484, die Anwohner des Wohngebiets „Aspen“ in Dellmensingen beim Landtag eingereicht hatten (vgl. Nr. 14 der LT-Drs. 15/592 vom 13.10.2011, S. 34).

Schließlich wurde der Petition 15/410 von Bürgern aus Donaurieden wegen mittelbarer Lärmbetroffenheit ebenfalls nicht abgeholfen (vgl. Nr. 14 der LT-Drs. 15/919 vom 08.12.2011, S. 55).

VI. Anstoßfunktion der ausgelegten Unterlagen

Bemängelt wurde, dass das Verkehrsgutachten nur in Auszügen ausgelegt wurde. Kritisiert wurde des Weiteren, dass die ergänzenden schalltechnischen Berechnungen zu den Fernwirkungen des Vorhabens und die ergänzenden Berechnungen zu den mittelbaren Luftschadstoffbelastungen nicht ausgelegt wurden.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts müssen nicht alle Unterlagen, die zur umfassenden Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Planung erforderlich sind, ausgelegt werden, sondern nur solche Unterlagen, die aus der Sicht der potenziell Betroffenen erforderlich sind, um ihnen das Interesse an der Erhebung von Einwendungen bewusst zu machen. Ob ein bestimmtes Gutachten dazu gehört, beurteilt sich nach den Gegebenheiten des Einzelfalls. Dies gilt auch für nachträgliche Begutachtungen (BVerwG, Urteil vom 18.03.2009 - 9 A 40/07 m.w.N.).

Die Betroffenen sollen durch die Auslegung der Planunterlagen nach § 17a FStrG i.V.m. § 73 Abs. 1 S. 2, Abs. 3 S. 1 LVwVfG in die Lage versetzt werden, Einwendungen zu erheben, die zumindest in groben Zügen erkennen lassen, welche Rechtsgüter als gefährdet angesehen und welche Beeinträchtigungen befürchtet werden (vgl. BVerfG, Beschluss vom 08.07.1982 - 2 BvR 1187/80 - BVerfGE 61, 82, 117 f.). Ausführungen, die wissenschaftlich-technischen Sachverstand erfordern, werden von den Betroffenen im Verwaltungsverfahren nicht verlangt (BVerwG, Urteil vom 30.01.2008 - 9 A 27.06). Dementsprechend muss die Auslegung nicht notwendig alle Unterlagen umfassen, die möglicherweise zur vollständigen Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Planung erforderlich sind, sondern kann sich auf die Unterlagen beschränken, deren der Einzelne bedarf, um "als Laie" den Grad seiner Betroffenheit abschätzen und sich das Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst machen zu können. Dazu gehören Gutachten nur dann, wenn ohne deren Kenntnis der mit der Auslegung bezweckte Anstoß zur Erhebung von Einwendungen verfehlt würde (BVerwG, Urteil vom 03.03.2011 - 9 A 8/10 m.w.N.).

Ausgehend davon mussten weder das gesamte Verkehrsgutachten noch die ergänzenden schalltechnischen Berechnungen und die Berechnungen der mittelbaren verkehrsbedingten Luftschadstoffe ausgelegt werden.

1. Verkehrsgutachten

Die vom 30.03.2009 bis einschließlich 29.04.2009 ausgelegten Unterlagen enthalten Auszüge des Verkehrsgutachtens der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH vom 31.10.2008 (Anhang 1 zum Erläuterungsbericht). Zudem wird in den Unterlagen verschiedentlich auf Ergebnisse und Zahlen des Verkehrsgutachtens Bezug genommen.

Die ausgelegten Unterlagen haben eine ausreichende Anstoßwirkung entfaltet.

Bezüglich Donaurieden geht aus Abbildung 10 im Anhang 1 zum Erläuterungsbericht hervor, dass im Bereich der K 7361 (Steigstraße in Donaurieden) im Planungsfall mit einer Verkehrszunahme um 1.000 Kfz/24 h gegenüber dem Prognosenullfall zu rechnen ist. Die absoluten Verkehrszahlen für die Steigstraße gehen zwar aus den ausgelegten Unterlagen nicht hervor (weder für den Bestands- und Prognosenullfall noch für den Planungsfall), dennoch haben eine Vielzahl von Einwendern sowie der Ortschaftsrat u.a. die Themen Lärm und Verkehrssicherheit aufgrund der ausgelegten Unterlagen aufgegriffen und fristgerecht Einwendungen erhoben. Bereits im Anhörungsverfahren wurde mehrfach geltend gemacht, die Verkehrszunahme auf der Steigstraße führe zu unzumutbaren Lärm- und Schadstoffbelastungen; auch könne der zu erwartende Verkehr auf der Steigstraße nicht abgewickelt werden.

Auch im Übrigen wurden umfangreiche Einwendungen gegen die verkehrlichen Grundlagen der Planung erhoben. So wurden aufgrund der ausgelegten Unterlagen Fragen zur Verkehrswirksamkeit der geplanten Trasse, zur Verteilung der Be- und Entlastungen in der Raumschaft etc. angesprochen. Dies belegt, dass es anhand der ausgelegten Unterlagen möglich war, die Betroffenheiten zu erkennen und vollständig geltend zu machen. Damit steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass die ausgelegten Unterlagen eine hinreichende Anstoßwirkung entfaltet

haben. Aus den übrigen, nicht ausgelegten Teilen des Verkehrsgutachtens konnte sich kein weitergehendes Interesse ergeben, sich mit Einwendungen gegen das Vorhaben zu wenden.

Ein Anlass, die vollständige Verkehrsuntersuchung nachträglich ergänzend auszulegen, bestand mithin nicht.

2. Schalltechnische Berechnungen

Schalltechnische Berechnungen zu den Fernwirkungen der Planung waren zum Zeitpunkt der ersten Auslegungsrunde noch nicht erstellt. Das gleiche gilt für die Berechnungen der mittelbaren verkehrsbedingten Luftschadstoffe. Die Berechnungen wurden erst im Zuge der Einwendungsbeurteilung vorgenommen.

Anlass dafür, die Berechnungen vorzunehmen, war die von mehreren Einwendern im Rahmen der Anhörung angesprochene Verkehrszunahme im Bereich der K 7361 / Steigstraße in Donaurieden. Um die Betroffenheiten in diesem Bereich näher aufzuklären, hat der Vorhabenträger zunächst Verkehrszählungen durchgeführt. Diese Zählungen haben ergeben, dass bereits heute und damit auch im künftigen Planungsnullfall (d.h. ohne die Querspange) auf der Steigstraße weniger Verkehr abgewickelt wird als im Verkehrsgutachten der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH von 2008 angenommen. Des Weiteren hat sich gezeigt, dass die im Gutachten prognostizierte Verkehrszunahme um rund 1.000 Kfz/24 h bei der im Wege der Zählungen ermittelten Ausgangsbelastung zu einer Lärmzunahme um aufgerundet 3 db(A) führt. Damit wird die Möglichkeit eröffnet, im Rahmen der Abwägung Schallschutz zu gewähren. Legt man die höheren Ausgangszahlen aus dem Verkehrsgutachten zugrunde, ergibt sich eine Lärmzunahme von unter 2 dB(A). In diesem Fall wäre die Verkehrszunahme jedenfalls im Sinne der 16. BImSchV unwesentlich und über Lärmschutzmaßnahmen daher nicht zu entscheiden.

Die Ergebnisse der vertiefenden Betrachtung sind somit für die Betroffenen positiv: Die zu erwartende tatsächliche Verkehrsbelastung ist geringer als im Verkehrsgutachten angenommen. Bei dieser geringeren Ausgangsgröße bewirkt die Zunahme um 1.000 Kfz/24 h eine spürbare Lärmbetroffenheit, weshalb über die Gewährung von Lärmschutz im Wege der Abwägung zu entscheiden ist. Im Ergebnis wird allen Gebäuden, bei denen die Voraussetzungen vorliegen, passiver Lärmschutz gewährt. Dies gilt unabhängig davon, ob fristgerecht Einwendungen erhoben wurden oder nicht.

Dieses Ergebnis wurde im Rahmen der Bearbeitung der eingegangenen Einwendungen erzielt. Weder die Zählungen noch die schalltechnischen Berechnungen hatten Auswirkungen auf die Grundlagen der Planung, an der nichts verändert wurde. Weder die Zählungen noch die Berechnungen führten dazu, dass die Belange Betroffener erstmalig oder stärker berührt wurden als dies nach den ausgelegten Unterlagen der Fall war. Sowohl die Zählungen wie auch die Berechnungen dienten lediglich dazu, auf die erhobenen Einwendungen hin die Betroffenheiten genauer zu ermitteln und vertiefend zu behandeln. Allein daraus, dass im Ergebnis passiver Lärmschutz gewährt wird, ergibt sich keine neue Beschwerde. Auch war die Kenntnis der Berechnungsergebnisse nicht erforderlich, um eine mögliche eigene Lärmbetroffenheit abzuschätzen. Hierfür genügte die Kenntnis der Verkehrszunahme, was durch die Vielzahl an Einwendungen belegt wird. An dieser aus

dem Verkehrsgutachten entnommenen Größe hat die nachträgliche Verkehrszählung auch nichts geändert. Es war mithin nicht geboten, die schalltechnischen Berechnungen ergänzend auszulegen.

Die Betroffenen, die sich erstmals nach Ablauf der Einwendungsfrist (z.B. im Anschluss an die Darstellung der ergänzenden schalltechnischen Berechnungen in der Erörterungsverhandlung und anschließend im Internet) gegenüber der Planfeststellungsbehörde zu diesem Thema geäußert haben, sind mit ihren Einwendungen insoweit präkludiert, § 73 Abs. 4 LVwVfG. Da alle Gebäude, bei denen die Voraussetzungen erfüllt sind, unabhängig von der Erhebung fristgerechter Einwendungen, passiven Schallschutz erhalten, entsteht allerdings niemandem ein Nachteil.

Auch im Hinblick darauf, dass einige der von mittelbarem Lärm Betroffenen der Erörterungsverhandlung deshalb ferngeblieben sein könnten, weil sie von der mittelbaren Lärmbetroffenheit keine Kenntnis hatten, so dass sie im Ergebnis keine Gelegenheit hatten, ihre Belange mit dem Vorhabenträger zu erörtern, sind Nachteile nicht erkennbar. Eine weitere einwenderbezogene Erörterung hätte keine anderen Ergebnisse erbracht.

Schließlich hat die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt, dass die Anforderungen an die Einwendungslast gering anzusetzen waren. Es genügte, in groben Zügen darzulegen, welche Beeinträchtigungen befürchtet werden. Konkretere Angaben oder eine Begründung wurden insoweit nicht gefordert.

3. Faunistisches Sondergutachten

Soweit bemängelt worden war, das Faunistische Sondergutachten sei in den Unterlagen nicht vollständig enthalten gewesen, konnte der Sachverhalt im Rahmen der Erörterungsverhandlung geklärt werden. Es war dem Landschaftspflegerischen Begleitplan vollständig beigelegt und zusätzlich in Auszügen der Umweltverträglichkeitsstudie beigelegt.

Zudem war ein redaktionelles Versehen gerügt worden: Im Inhaltsverzeichnis war es ab S. 48 zu einer Verschiebung der Seitenzahlen gekommen.

VII. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)

1. Verfahren, Öffentlichkeitsbeteiligung

§ 3 Abs. 1 S. 1 UVPG i.V.m. Nr. 14.6 der Anlage 1 zu dieser Vorschrift sieht für den vorliegenden Fall eine Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls vor. Gemäß § 3c UVPG war eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, da das Vorhaben unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 aufgeführten Kriterien erhebliche Auswirkungen auf die in § 2 Abs. 1 S. 2 UVPG genannten Schutzgüter und deren Wechselwirkungen hat. Die vorgeschriebenen Verfahrensschritte wurden durchgeführt. Umfassende entscheidungserhebliche Unterlagen i.S.v. § 6 UVPG lagen der Planfeststellungsbehörde vor.

Die allgemein verständliche Zusammenfassung der Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß § 6 UVPG war Gegenstand der ausgelegten Planunterlagen. Dies gilt auch für die Ergebnisse

schalltechnischer Untersuchungen und Schadstoffberechnungen (Planfeststellungs-Unterlagen 11.1.1 bis 11.1.3 und 11.2.1 Bl. 1-4) sowie den Landschaftspflegerischen Begleitplan, die Artenschutzfachliche Beurteilung und die durchgeführten FFH-Verträglichkeitsprüfungen (Planfeststellungsunterlagen 12.7 bis 12.10). Durch Auslegung dieser Unterlagen und der gesamten weiteren Planunterlagen ist die Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 9 UVPG erfolgt.

2. Darstellung der Umweltauswirkungen

Auf der Grundlage der vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen, der Äußerungen der anerkannten Naturschutzverbände und der Äußerungen der Öffentlichkeit sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter, einschließlich der Wechselwirkungen, gemäß § 11 UVPG wie folgt zusammenfassend darzustellen:

a) Bestandsbeschreibung

Das Untersuchungsgebiet liegt an der Grenze zweier naturräumlicher Großlandschaften. Der Großteil des Gebiets ist dem Flachland der Unteren Riß zuzuordnen, nördlich grenzt die Mittlere Flächenalb an. Der bis zu 30 m hohe, steile Albanstieg prägt das Landschaftsbild. Innerhalb des Flachlands der Unteren Riß umfasst der Untersuchungsraum zum einen die durch die Donau und die Nebenflüsse Westernach und Rot gebildete weite Niederung südlich Erbach, zum anderen die aus der Niederung flach ansteigende östliche Randterrasse (Dellmensingener Hochterrasse), die sich mit einem Höhenunterschied von etwa 7 bis 10 m von Laupheim über Dellmensingen bis auf die Höhe von Göggingen fortsetzt.

Der Donaukanal, zahlreiche Stauseen, großflächiger Kiesabbau und intensive landwirtschaftliche Nutzung prägen überdies das Landschaftsbild. Einziges Waldgebiet im Untersuchungsraum ist das sog. Gemeindeholz bei Ersingen. Charakteristisch und landschaftsprägend sind schließlich die Streuobstwiesen an den Ortsrändern von Ersingen und Dellmensingen.

Trotz Begradigung der Flüsse und Anlage des Fluss-Stausees werden große Teile der überwiegend ackerbaulich genutzten Talräume von Donau und Rot/Westernach vom mehrjährigen Hochwasser überflutet. Auwiesen sind auf Einzelstandorte beschränkt. Naturnahe Flächen mit auetypischen Strukturen sind im Untersuchungsraum vor allem in den flussnahen Bereichen zu finden. Abgeschnittene Flussschlingen, soweit sie als verlandete Altarme erhalten geblieben sind, bilden heute die Biotopbausteine und Vernetzungsachsen des Gebiets. In diesem Zusammenhang ist insbesondere auf die Donau-Altarme „Oberes Ried“ und das Gewann „Grieß“ in Verbindung mit dem Stauweiher und den angrenzenden Kiesweihern hinzuweisen. Dieser Biotopkomplex weist eine vielfältige Verlandungs- und Feuchvegetation auf und ist großflächig in der Biotopkartierung als § 32-Biotop erfasst. Er stellt u.a. Brut- und Nahrungshabitat mehrerer stark gefährdeter Vogelarten, Teilhabitat für Rast- und Wintervögel, Biberlebensraum, Jagdgebiet mehrerer Fledermausarten und Laichgewässer für eine individuenstarke Erdkrötenpopulation dar. Vor allem im Bereich der Deiche konnte die Zauneidechse nachgewiesen werden. Dem Lebensraum-Komplex kommt eine aus faunistischer Sicht überregionale bis landesweite Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz zu.

Auch die Rot/Westernach-Niederungen sind als Nahrungshabitat und Lebensraum teils stark gefährdeter Vogelarten sowie die Westernach als Lebensraum einer bedrohten Libellenart (Helm-Azurjungfer) von besonderer Bedeutung.

Das vorwiegend intensiv landwirtschaftlich genutzte Gebiet gehört zu den landwirtschaftlichen Vorrangfluren. Die besten Böden kommen auf der Hochfläche und im Bereich der bestehenden B 311 vor.

Die Bereiche (nord-)westlich der bestehenden B 311 erfüllen wichtige Funktionen als (geplante) Wasserschutz- bzw. Wasserschongebiete. Die Bereiche beidseits der Donau bzw. zwischen Donau und Donaukanal sind als Überschwemmungsgebiete von Bedeutung für den Hochwasserschutz.

Wasserschutzgebiete werden durch das Vorhaben nicht betroffen.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich Landschaftsschutzgebiete, zahlreiche Naturdenkmale und gesetzlich geschützte Biotop. Donau und Rot sind Teil der Natura 2000-Kulisse (Gebiete 7724-34, Donau zwischen Munderkingen und Erbach und 7926-341, Rot und Bellamonter Rottum). Von herausragender oder sehr hoher Bedeutung für den Artenschutz sind angebundene Altwasserkomplexe, die Restwasserstrecke der Donau, die Donaustauseen und Abschnitte von Rot und Westernach.

Das gesamte Gebiet erfüllt relevante Funktionen für die Erholungsnutzung. Zur Erhaltung ökologischer Flächen und wohnortnaher Erholungsräume ist das Donautal östlich der K 7375 zwischen Erbach und der B 30 als regionaler Grünzug ausgewiesen.

Für die weitere Bestandsbeschreibung wird auf den LBP und die allgemeinverständliche Zusammenfassung der Umweltauswirkungen des Vorhabens (Unterlage 1.2) verwiesen.

b) Auswirkungen

Durch den Bau der Querspange Erbach kommt es zu anlage-, bau- und betriebsbedingten Auswirkungen auf die Umwelt.

Anlagebedingt sind dies im Wesentlichen die **Flächeninanspruchnahme** und die damit verbundene Bodenversiegelung und Flächenumnutzung. Der Flächenbedarf des Vorhabens beträgt für Fahrbahnen, Anschlüsse und bituminös befestigte Wege (inklusive Bankette) insgesamt rund 13,66 ha. Davon werden rund 11,08 ha neu versiegelt, rund 2,58 ha entfallen auf bereits bestehenden Verkehrsflächen. Weitere rund 1,58 ha werden durch neue Wirtschaftswege in Schotterbauweise in Anspruch genommen. Davon entfallen ca. 0,07 ha auf bereits vorhandene Wirtschaftswege. Auf ca. 1,51 ha werden neue Schotterwege angelegt. Der Umfang versiegelter bzw. hoch belasteter Straßen- und Wegeflächen, die im Zuge des geplanten Vorhabens neu angelegt werden, beläuft sich damit auf insgesamt rd. 12,59 ha.

Für die Anlage unversiegelter, begrünter Straßennebenflächen (Mulden, Böschungen, Flächen innerhalb der Anschlüsse, Regenrückhaltebecken etc.) werden weitere 13,7 ha benötigt. Davon liegen 1,08 ha auf bestehenden Fahrbahnen, Wirtschaftswegen oder Verkehrsnebenflächen; auf 12,62 ha werden neue Verkehrsgrünflächen angelegt.

Für Kompensationsmaßnahmen und Maßnahmen zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbots-tatbestände werden Flächen im Umfang von rund 20,71 ha benötigt, die der Baulastträger erwerben wird. Weitere rund 2,94 ha werden für *Bewirtschaftungsvorgaben* dinglich gesichert. Rund 48,50 ha werden vorübergehend in Anspruch genommen für einen Oberbodenauftrag (LBP-Maßnahme Nr. 10).

Der Flächenbedarf wird im Wesentlichen gedeckt durch Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen. Gleichzeitig werden nur etwa 0,76 ha bestehender Verkehrsflächen im Rahmen des Rückbaus der B 311 alt sowie bituminös befestigter Wirtschaftswege entsiegelt und etwa 0,26 ha Wirtschaftswege in Schotterbauweise rekultiviert.

Für den Baubetrieb (Arbeitsstreifen, Baustelleneinrichtung) werden rund 15,77 ha Fläche vorübergehend beansprucht.

Die Trasse wird überwiegend in Dammlage geführt. Daraus ergibt sich ein erheblicher **Massenbedarf**. In den wenigen Einschnittbereichen werden ca. 110.000 m³ gewonnen und in den Dammbereichen eingebaut. Wenig tragfähige Böden werden in einer Größenordnung von rd. 115.000 m³ ausgebaut, verbessert und als Bodensaustausch wieder eingebaut. Der darüber hinaus noch offene Bedarf von rd. 250.000 m³ wird in den naheliegenden Kiesgruben und Steinbrüchen oder aus sonstigen geeigneten Bereichen gewonnen.

Wegen der ungünstigen Bodenverhältnisse müssen ca. 40.000 m³ unbrauchbare Massen deponiert werden. Hierzu stehen ausreichend Seitenflächen innerhalb des Baufeldes zur Verfügung. Die Flächen sind in den Lageplänen entsprechend beschriftet. Weiterhin fallen ca. 63.000 m³ überschüssige Oberbodenmassen an, die auf besonderen Flächen zur Verbesserung der Bodenqualität aufgetragen werden.

Durch das Vorhaben ergeben sich unmittelbare **Lärmwirkungen** für die Anwohner in Donaurieden und Dellmensingen. Aufgrund des großen Abstands zur Bebauung werden allerdings die maßgeblichen Grenzwerte nicht erreicht; Schutzmaßnahmen sind nicht erforderlich. Aus naturschutzfachlichen Gründen werden im Bereich von Donau und Donaukanal aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden und -wällen ergriffen.

Verkehrsentlastungen erfahren Anwohner im Zuge der B 311 in Donaurieden und Erbach sowie im Kreisstraßennetz. Auf einzelnen Strecken im bestehenden Straßennetz kommt es zu einer erheblichen Verkehrszunahme und damit verbundenen Lärmwirkungen, die durch die Gewährung passiven Schallschutzes gemindert werden.

Unzulässige Belastungen durch **Luftschadstoffe** sind nicht zu erwarten, die Grenzwerte der 39. BImSchV werden eingehalten.

Einzelheiten zu den Lärm- und Schadstoffbetroffenheiten können den jeweiligen Abschnitten in diesem Planfeststellungsbeschluss entnommen werden (B XIII 1 und B XIV 1).

Erhebliche Beeinträchtigungen entstehen durch den Neubau der B 311 für den **Naturhaushalt und das Landschaftsbild**.

Für das Schutzgut **Boden** ergeben sich vollständige Funktionsverluste im Bereich der neu zu versiegelnden Flächen und der hochbelasteten Straßennebenflächen im Umfang von insgesamt rund 12,59 ha (11,08 ha Fahrbahnen und 1,51 ha Wirtschaftswege in Schotterbauweise). Dem stehen nur rund 1,02 ha entsiegelbare Flächen außerhalb des Straßenbereiches gegenüber, auf denen eine Wiederherstellung von Bodenfunktionen mit allgemeiner Bedeutung möglich ist. Der Überhang beträgt damit rund 11,57 ha.

Ein zusätzlicher Eingriff in das Schutzgut 'Boden' erfolgt durch die Anlage des regelbaren Polders für Wasser- und Watvögel (Maßnahme 8) im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung. Durch den Oberbodenabtrag und die langandauernde Überstauung der Polderfläche ergibt sich ein weitgehender Verlust der Bodenfunktionen. Der Umfang der betroffenen Fläche beträgt rd. 5,9 ha.

Funktionsminderungen ergeben sich durch die Überprägung der gewachsenen Bodenverhältnisse im Bereich von Böschungen und sonstigen unbefestigten Straßennebenflächen im Umfang von rund 12,62 ha; außerdem durch Maßnahmen der Biotopgestaltung im Umfang von rund 5,9 ha. Während der Bauzeit entstehen temporäre Funktionsdefizite auf rund 15,77 ha Fläche.

Für das **Oberflächenwasser** ergeben sich erhebliche Beeinträchtigungen im Zuge der Querungen von Donau (Restwasserstrecke), Staukanal, Westernach, Rot und Schmiehe sowie der Auen, denen hohe Bedeutung für die Oberflächenwasserrückhaltung zukommt. Die Querung der Überschwemmungsbereiche von Donau, Westernach und Rot in Dammlage führt zu einer Behinderung des Hochwasserabflusses und zur Inanspruchnahme von Retentionsraum. Im Bereich der Donau werden rd. 6,96 ha Flächen mit Funktionen für die Regelung des Oberflächenwasserabflusses (Auenfunktionsräume) und im Bereich der Rot von rund 1,81 ha durch Verkehrsflächen überbaut.

Beeinträchtigungen des **Grundwassers** sind nicht mit dem Vorhaben verbunden. Im Bereich des Einschnitts der Hochterrasse südlich von Dellmensingen kommt es zwar zu einer Minderung der Deckschichten, der Grundwasserkörper wird jedoch nicht angeschnitten und es verbleibt eine ausreichende Deckschicht.

Im Bereich der Anschlussstelle B 311 alt / B 311 neu kommt es zur Überbauung, Verlegung und Verlängerung der Verdolungen von Gräben. Zu bauzeitlichen Beeinträchtigungen kommt es durch die Schüttung einer Baustraße durch den Donaukanal.

In folgenden Bereichen verursacht das Vorhaben erhebliche Beeinträchtigungen für das Schutzgut **Tiere und Pflanzen**:

Im Bereich des Anschlusses der B 311 neu bei Donaurieden werden lokal bedeutsame Biototypen mit Brutvögelvorkommen in Anspruch genommen. Es kommt zum Flächenverlust im Bereich der Feldflur mit Revieren der gefährdeten Feldlerche, außerdem zu Lebensraumverlusten für die streng geschützte Zauneidechse,

Im unmittelbaren Bereich der Brückenbauwerke zur Querung der Donauaue mit Donau und Donaukanal sowie entlang der Uferböschungen und Dämme gehen Ruhestätten für Zug- und Rastvögel in erheblichem Umfang verloren. Es kommt zu Revierverlusten und Minderung der Lebensraumfunktion für wertgebende Brutvogelarten. Lebensräume der Zauneidechse gehen auch hier

anlagebedingt verloren. Feldlerche und Zauneidechse sind des Weiteren erheblich betroffen im Bereich der Durchfahrung der offenen Feldflur nordöstlich des Gemeindeholzes.

Die Westernachquerung führt für die landesweit gefährdete und bundesweit vom Aussterben bedrohte Helm-Azurjungfer infolge der Flächeninanspruchnahme, der Fragmentierung des Habitats und durch das Tötungsrisiko bei Querung der Brücke zu einer Minderung der Lebensraumfunktionen entlang der Westernach. Die Rotquerung beeinträchtigt die funktionalen Lebensraumbezüge für wertgebende Brutvogelarten. In der Feldflur östlich der Rot kommt es zu Lebensraumverlusten sowie zur Minderung der Revierqualität durch betriebsbedingte Störungen für die gefährdete Feldlerche sowie für das stark gefährdete Rebhuhn.

In der Schmieheniederung am Bauende kommt es ebenfalls zu Lebensraumverlusten sowie zur Minderung der Revierqualität durch betriebsbedingte Störungen für die gefährdete Feldlerche. Es kommt zur Beeinträchtigung wertgebender strukturgebundener Arten im Gehölzbestand entlang der Schmiehe.

Für **Landschaft und landschaftsbezogene Erholung** ergeben sich anlagebedingt ebenfalls erhebliche Beeinträchtigungen. In der Donauniederung gehen gestalterisch wertvolle Strukturen verloren. Durch die Dammlage der Straße, die Anschlussrampen im Bereich des Knotenpunktes sowie durch Brückenbauwerke in Verbindung mit Schutzwänden und einem Schutzwall wird die Geländestruktur im Randbereich der ebenen Donauniederung tiefgreifend verändert. Erheblich beeinträchtigt wird auch der ortsnahe Erholungsraum durch die Störung der Blickbeziehungen in der Donauniederung sowie durch baubedingte Störungen und Immissionsbelastungen.

Im Bereich der Feldflur zwischen Donau und Hangkante zur Dellmensinger Terrasse ergeben sich erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch die technische Überformung der Geländegestalt (Dammlage, Bauwerke) und durch den Verlust gestalterisch wertvoller Strukturen. Der ortsnahe Erholungsraum von Dellmensingen in der Rotaue wird durch betriebsbedingte Störungen, v.a. durch Lärm, erheblich beeinträchtigt. In der Schmieheniederung gehen gestalterisch wertvolle Strukturen verloren. Es kommt zur Überprägung der Geländestruktur im Bereich des Gelände-einschnitts der Dellmensinger Terrasse sowie im Bereich der Parallelführung zur Schmiehe und des Anschlusses an die B 30 insbesondere durch die Anlage von Verbindungsrampen.

Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes lassen sich durch eine dem Landschaftscharakter angepasste Begrünung und Bepflanzung der Straßennebenflächen zwar mindern, jedoch wirken die hohen Dämme vor allem in der offenen weitläufigen Ebene als weithin sichtbarer und die Blickachsen störender Riegel quer zur Talrichtung.

Hinsichtlich der Schutzgüter **Luft und Klima** sind keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten.

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf den Erläuterungsbericht (Unterlage 1.1), die allgemein verständliche Zusammenfassung der Umweltauswirkungen des Vorhabens (Unterlage 1.2) und den Erläuterungsbericht zum LBP (Unterlagen 12.1 und 12.1a) verwiesen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG erfolgt bei der Abhandlung der zwingenden materiellrechtlichen Anforderungen sowie im Rahmen der Abwägung.

VIII. Planrechtfertigung

1. Gesetzliche Bedarfsfeststellung

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

Vorliegend ergibt sich die Planrechtfertigung des Vorhabens bereits unmittelbar aus dem Gesetz. Der Neubau der B 311 als Querspange zur B 30 bei Erbach ist im aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) bei den Projekten mit vordringlichem Bedarf aufgeführt (Land Baden-Württemberg, Nr. 142) und im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, Anlage 1 zu § 1 Abs. 1 S. 2 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAG) vom 04.10.2004, zuletzt geändert durch Gesetz vom 09.12.2006 (BGBl. I S.2833), als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs ausgewiesen. Das Vorhaben ist damit gemäß § 1 Abs. 2 S. 1 FStrAG gemessen an der Zielsetzung des § 1 Abs. 1 FStrG vernünftigerweise geboten. Die gesetzliche Feststellung, dass ein verkehrlicher Bedarf besteht, ist sowohl für die Planfeststellung als auch für das gerichtliche Verfahren verbindlich.

Anhaltspunkte dafür, dass der Gesetzgeber mit seiner Bedarfsfeststellung die Grenzen seines gesetzgeberischen Ermessens überschritten hat, sind nicht gegeben. Davon ist nur auszugehen, wenn die Bedarfsfeststellung evident unsachlich ist, wenn es also für das Vorhaben offenkundig keinerlei Bedarf gibt, der die Annahme des Gesetzgebers rechtfertigen könnte; vgl. etwa BVerwG, Urteile vom 12.03.2008 - 9 A 3.06 und vom 09.06.2010 - 9 A 20.08, jeweils m.w.N..

Solche Gründe sind weder dargetan, noch ist sonst ersichtlich, dass es im Hinblick auf die zu erwartende Auslastung der Querspange an jeglicher Notwendigkeit fehlt, oder dass sich die Verhältnisse seit der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers so grundlegend gewandelt haben, dass das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd erreicht werden kann.

So wird die Querspange nach der für das vorliegende Verfahren erstellten Verkehrsprognose von bis zu 15.500 Fahrzeugen am Tag genutzt werden. Selbst wenn man die Fahrten in Abzug bringt, die ohne die Querspange nicht durch den Untersuchungsraum fahren würden, da sie heute großräumige Verbindungen zwischen A 81 und A 7 sowie weiter südlich liegende Querverbindungen zur B 30 nutzen (B 312, L 257, L 259), liegt die Auslastung der Querspange bei bis zu 12.300 Fahrten am Tag. Auf der Ortsdurchfahrt Erbach der B 311 sind Entlastungen über 30 % zu erwarten; zudem wirken sich die Entlastungen auf der B 311 bis in das Stadtgebiet von Ulm hinein aus.

Da im Verlauf des vorliegenden Verfahren eine Bemautung von B 30 / B 311 in der Diskussion war, hat der Vorhabenträger die Auswirkungen einer Bemautung überprüfen lassen. Ergebnis war, dass selbst eine Bemautung den Bedarf nicht evident in Frage stellen würde, da auch dann die Entlastungswirkung im SV >12 t noch bei 22 % läge. Mittlerweile ist im Juli 2011 das Gesetz zur Neurege-

lung mautrechtlicher Vorschriften für Bundesfernstraßen in Kraft getreten, wonach hier keine Bemautung von B 30 und B 311 erfolgt.

Im Ergebnis kann nicht die Rede davon sein, dass die Bedarfsfeststellung evident unsachlich wäre. Auch sind rechtliche oder tatsächliche Hindernisse, die eine Realisierung des Vorhabens in absehbarer Zeit unmöglich machen könnten, nicht ersichtlich.

Soweit darüber hinaus bezweifelt wurde, dass die Kosten und die mit der Maßnahme verbundenen nachteiligen Folgen insbesondere für Natur und Landschaft in einem angemessenen Verhältnis zum - nach Auffassung vieler Einwender geringen - Nutzen der Maßnahme stehen, vermögen diese Zweifel die Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers rechtlich nicht zu erschüttern.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde stützen folgende Argumente den - vom Gesetzgeber verbindlich festgestellten - Bedarf für das planfestzustellende Vorhaben eines Neubaus der B 311 als Querspange zur B 30 bei Erbach:

2. Steigerung der Leistungsfähigkeit der Ost-West-Achse B 30 / B 311

B 311 und B 30 sind wichtige Verkehrsverbindungen zum Verdichtungsraum Ulm. Die B 30 stellt die Haupteerschließungsachse Oberschwabens dar und bindet an das Autobahnnetz beim Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm an. Die B 311 erschließt das obere Donautal und stellt eine wichtige Verbindung zwischen den Mittelzentren Tuttlingen, Riedlingen, Ehingen (Donau) und dem Oberzentrum Ulm dar. Dementsprechend sind überdurchschnittlich hohe Schwerverkehrsanteile zu verzeichnen. Im Bestandsnetz 2005 beträgt der Schwerverkehrsanteil auf der B 30 ca. 11,8 % und steigt im Prognosenetz 2020/2025 auf 13,4 % an.

Die vorliegende Maßnahme stärkt die Leistungsfähigkeit dieser West-Ost-Achse als überörtliche und überregionale Verkehrsverbindung, indem Verkehre von der stark belasteten B 311 auf die zweibahnige, noch über freie Kapazitäten verfügende B 30 gelenkt werden. Damit wird ein Anschluss an das Autobahnnetz der A 7 und A 8 geschaffen, der nicht mehr durch enge Ortsdurchfahrten und Lichtsignalanlagen beeinträchtigt wird.

3. Entlastungen im Zuge der B 311 und im Kreisstraßennetz

Die B 311 verläuft heute durch die Stadt Erbach. Die Ortsdurchfahrt ist heute belastet mit 13.550 bis 19.200 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von bis zu 11,8 %. Der sehr starke Durchgangsverkehr mit einem hohen Schwerverkehrsanteil wird durch einmündende Straßen und signalisierte Fußgängerüberwege stark behindert. Gleichzeitig bilden sich an den Einmündungen längere Rückstaus. Alle Knotenpunkte sind an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit.

Infolge des Baus der Querspange geht das Verkehrsaufkommen auf der B 311 zwischen Donaurieden und Erbach um mehr als 40 % zurück, nördlich von Erbach sind es etwa 30 % gegenüber dem Prognosenullfall 2020/2025. Die Ortsdurchfahrt Erbach wird durch die Bündelung der Verkehre auf der B 30 um bis zu 6.600 Kfz/24h entlastet, was 32% des Gesamtverkehrs entspricht. Im Schwerverkehr über 12 t ist die anteilige Entlastung höher: Von der B 311 aus Süden kommend verkehren heute in der Ortsdurchfahrt Erbach südlich der L 240 täglich etwa 900 SV >12 t. Durch den Bau der Querspange können bis zu 500 SV >12 t verlagert werden, was eine Entlastung im SV

>12 t von 55 % bedeutet. Im Falle einer Bemaßung von B 30 / B 311 würde die Entlastungswirkung im SV >12 t noch bei 22 % liegen.

Obwohl die Planung nach ihrer primären Zielrichtung keine Ortsumfahrung darstellt, sondern nur eine teilweise Verlagerung des überregionalen Verkehrs bewirken soll, hat sie dennoch positive Effekte für die Stadt Erbach. Die Querspange vermindert die Trennwirkung der B 311. Gefahren für Fußgänger und Radfahrer werden verringert. Entsprechend ergibt sich auch ein Rückgang verkehrsbedingter Lärmimmissionen in den Ortslagen sowie ein Rückgang verkehrsbedingter Emissionen, insbesondere von Feinstaub und Stickstoffoxiden.

Auch im weiteren Verlauf wird die B 311 bis in das Zentrum von Ulm (Zinglerstraße) entlastet. Das Verkehrsaufkommen geht hier um bis zu 8.000 Kfz/24h zurück. Entlastet werden durch die Querspange mit ihrer Bündelungswirkung schließlich Abschnitte des nachgeordneten Kreisstraßennetzes in und um Dellmensingen.

4. Eröffnung weitergehender Entlastungsmöglichkeiten

Die Querspange eröffnet schließlich die Möglichkeit, durch verkehrslenkende und verkehrsbeschränkende sowie bauliche Maßnahmen weitergehende Entlastungen insbesondere in Erbach herbeizuführen. Maßnahmen wie beispielsweise Lkw-Fahrverbote, Tonnagebegrenzungen oder Geschwindigkeitsbegrenzungen können allerdings nicht im Planfeststellungsbeschluss angeordnet werden, wie dies von einer Vielzahl von Einwendern und auch von den Kommunen gefordert wurde. Zuständig hierfür sind die Straßenverkehrsbehörden. Die Planfeststellungsbehörde muss und kann nur die Konflikte regeln, die durch die Planung selbst hervorgerufen werden. Darüber hinaus gehende Verbesserungen im Bereich der Verkehrsicherheit und Immissionsbelastung sind nicht Gegenstand dieser Planfeststellung. Dies gilt auch für die Möglichkeiten, durch städtebauliche Mittel Verbesserungen zu erreichen. Entsprechende Maßnahmen können durch die zuständigen Stellen im Nachgang veranlasst werden.

5. Notwendige Folgemaßnahmen

Die Planung umfasst als notwendige Folgemaßnahme die Erhöhung des Westernachswegs ab Baukilometer 0+212 bis 0-258. Sie ist als Schutzvorkehrung im Sinne des § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG notwendig, um nachhaltigen Störungen durch Veränderungen des Hochwasserabflusses vorzubeugen. Die Folgemaßnahme geht über das notwendige Maß nicht hinaus.

6. Gesamtverkehrskonzept, Abschnittsbildung und Erweiterungsfähigkeit

Die vorliegende Planung ist als ein Baustein von mehreren eingebettet in ein Gesamtkonzept zur Stärkung der über-regionalen Ost-West-Achse aus B 311 und B 30. Das Ausbaukonzept beinhaltet eine Vielzahl weitere Maßnahmen, die überwiegend Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes sind und teilweise bereits realisiert wurden:

- B 311 / B 313 Ortsumfahrung Meßkirch: BA I unter Verkehr seit 12/90, BA II seit 07/97,
- B 311 / B 313 Ortsumfahrung Engelwies und Vilsingen: Linie nach § 16 FStrG bestimmt, Planung ruht wegen Einstufung in den weiteren Bedarf,
- B 32 / B 311 Sigmaringen (L 456) - Mengen: Linie nach § 16 FStrG bestimmt, Vorentwurf ruht wegen Einstufung in den weiteren Bedarf,
- B 32 / B 311 dreistreifiger Ausbau Mengen - Ostrachmühle: seit 12/04 unter Verkehr,
- B 32 / B 311 Ortsumfahrung Herbertingen: im Bau seit 2009,
- B 311 dreistreifiger Ausbau Herbertingen - Ertingen: seit 11/01 unter Verkehr,
- B 311 Ortsumfahrung Ertingen: seit 12/99 unter Verkehr,
- B 311 dreistreifiger Ausbau Neufra - Riedlingen: seit 07/02 unter Verkehr,
- B 311 Ortsumfahrung Riedlingen: weiterer Bedarf mit Planungsrecht,
- B 311 Ortsumfahrung Unlingen: Planfeststellungsbeschluss seit 12.04.2010 bestandskräftig,
- B 311 dreistreifiger Ausbau Datthausen - Obermarchtal: seit 05/99 unter Verkehr,
- B 311 Ortsumfahrung Obermarchtal: seit 10/05 unter Verkehr,
- B 311 dreistreifiger Ausbau Ober- und Untermarchtal: seit 10/05 unter Verkehr,
- B 311 dreistreifiger Ausbau L 231 (Untermarchtal) und L 273 (Munderkingen): seit 09/01 unter Verkehr,
- B 311 Verbesserung zwischen L 273 und Deppenhausen: seit 08/95 unter Verkehr,
- B 311 Ortsumfahrung Deppenhausen: Weiterer Bedarf,
- B 311 Ortsumfahrung Ehingen BA I und II: Weiterer Bedarf,
- B 311 Ausbau Ehingen/Gamerschwang - Querspange Erbach.

Innerhalb dieses großräumigen Konzepts hat die vorliegende Planung eine eigenständige Funktion und Rechtfertigung. Sie bereitet unter dem Aspekt der Abschnittsbildung weder tatsächliche noch rechtliche Probleme. Zwangspunkte für weiterführende Planungen werden nicht geschaffen.

a) Dreistreifiger Ausbau der B 311 bei Oberdischingen

Insbesondere besteht kein zwingender Zusammenhang zwischen der vorliegenden Planung und dem beabsichtigten dreistreifigen Ausbau der B 311 zwischen Oberdischingen und dem Abzweig der Querspange. Gemäß weitergehendem Ausbaukonzept erhält die Fahrtrichtung von Ehingen Richtung Ulm einen Fahrstreifen und die Fahrtrichtung von Ulm Richtung Ehingen zwei Fahrstreifen.

Im Rahmen der vorliegenden Planung wird diesem Ausbaukonzept bei der Gestaltung des Knotenpunktes B 311 alt / Querspange Rechnung getragen. Im Zuge der B 311 alt werden die zwei Fahrstreifen vorläufig über eine 300 m lange Verflechtungsstrecke auf einen Fahrstreifen zurückgeführt. Die Fahrspuren von Ulm und von der B 30 werden innerhalb dieser Verflechtungsstrecke als Spuraddition zusammengeführt, können sich verflechten und werden dann auf die bestehende B 311 mit einer Fahrspur zusammengezogen.

Der Parallelweg nördlich der B 311 alt wird in Teilbereichen, in denen die bestehende B 311 zur Q 1-Rampe zurückgebaut wird, mit einer Breite von 4,75 m zuzüglich 0,50 m breiten Banketten

hergestellt, um ihn später als Gemeindeverbindungsstraße für den schwach motorisierten Verkehr auszubauen, so dass die B 311 als Kraffahrtstraße ausgewiesen werden kann.

Der Hauptwirtschaftsweg auf Flurstück Nr. 961/2 wird im Gegenverkehrsbereich der Verbindungsrampe zwischen B 311 alt und neu untergeordnet als T-Einmündung mit Aufstellbereich für Linksabbieger in der übergeordneten Rampe und einem Fahrbahnteiler (Tropfen) in der untergeordneten Zufahrt angebunden.

Die genannten Maßnahmen sind für die Funktionsfähigkeit der vorliegenden Maßnahme nicht notwendig. Sie sind allein der Erweiterungsfähigkeit geschuldet und unter diesem Aspekt auch gerechtfertigt. Der geringfügig höhere Flächenverbrauch im Rahmen des vorliegenden Vorhabens ist dabei in Kauf zu nehmen zugunsten der straßenbautechnisch einfacheren und wirtschaftlicheren Bewältigung des geplanten weiteren Ausbaus. Es ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt mit hinreichender Sicherheit davon auszugehen, dass die Planung für den dreistreifigen Ausbau der B 311 bei Oberdisingen zeitnah aufgenommen wird.

b) Fortführung der Querspange nach Osten

Es bestehen Bedenken, dass die Querspange nach Osten über die Holzstockgemeinden zur A7 weitergeführt werden soll. Entsprechende Planungen sind derzeit allerdings nicht vorgesehen. Die B 10 wird zwischen Neu-Ulm und der A 7 ausgebaut. Somit besteht über die B 10 und die bereits vierstreifige B 28 eine gute Anbindung an die A 7. Eine weitere Querverbindung ist nicht geplant und in keinen Bedarfs- und Maßnahmenplänen enthalten.

IX. Verkehrsprognose

Maßgebliche Grundlage jeder Straßenplanung ist die Verkehrsprognose. Sie hat die Aufgabe, die im maßgeblichen Untersuchungsraum vorhandenen Verkehrsströme und die für die Verkehrsentwicklung relevanten Parameter zu ermitteln. Ihre Ergebnisse dienen regelmäßig mehreren Zwecken: Sie müssen die Planung rechtfertigen, sind wesentlich für die Variantenwahl und bilden die Basis für Lärm- und Schadstoffberechnungen. Ist die Verkehrsprognose fehlerhaft, können insbesondere Immissionsschutzbelange der Wohnbevölkerung nicht rechtsfehlerfrei abgewogen werden.

Allerdings unterliegen Verkehrsprognosen nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nur eingeschränkter gerichtlicher Kontrolle. Sie sind lediglich daraufhin zu überprüfen, ob sie methodisch einwandfrei erarbeitet worden sind, nicht auf unrealistischen Annahmen beruhen und ob das Prognoseergebnis einleuchtend begründet worden ist (vgl. BVerwG, Urteile vom 27.10.1998 - 11 A 1.97 - m.w.N. und vom 24.11.2004 - 9 A 42.03; Beschluss vom 02.10.2002 - 9 VR 11.02). Erweisen sich die Angriffe gegen Tatsachenermittlung, Methodik und Plausibilität der Ergebnisse einer Verkehrsprognose nicht als durchgreifend, besteht kein Anlass, an der Richtigkeit der Verkehrsprognose allein deswegen zu zweifeln, weil die einzelnen Rechenvorgänge dem Verkehrsgutachten nicht zu entnehmen sind (BVerwG, Urteil vom 09.06.2010 - 9 A 20/08).

Gegen die für das vorliegende Verfahren erstellte Verkehrsprognose wurden unter jedem der genannten Aspekte Einwendungen erhoben.

1. Gutachtenhistorie

Die vorliegende Planung beruht auf Verkehrsprognosen der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH (vormals Dr. Brenner + Münnich Ingenieurgesellschaft mbH). Diese hat seit den 90er Jahren Verkehrsuntersuchungen zur Querspange erarbeitet und fortgeschrieben:

1994 wurden auf der Basis von Verkehrsbefragungen und Verkehrszählungen die Verkehrsstruktur und das Verkehrsaufkommen im Planungsraum ermittelt. Dieser erstreckte sich von Öpfingen im Westen bis nach Erbach und von dort über die L 240 bis zur B 30 und schließlich zur B 28 im Nordosten. Im Süden wurde er begrenzt durch die K 7412. Innerhalb dieses Raumes wurden die 4 bekannten Varianten untersucht. Das Gutachten kam zu dem Ergebnis, dass alle vier Varianten in etwa ähnliche Entlastungswirkungen haben. Infolge der raumordnerischen Beurteilung von 1995 wurden die Varianten 2 und 4 bei der Fortschreibung des Verkehrsgutachtens nicht weiter bearbeitet.

1997 wurde das Verkehrsmodell nach ergänzenden Zählungen und Verkehrsbefragungen überarbeitet und die Prognose auf das Jahr 2010 aktualisiert. Dabei wurden die damaligen Annahmen zur Entwicklung der PKW-Dichte und der Fahrleistung/PKW berücksichtigt und gegenüber der Prognose von 1994 nach unten korrigiert. Lokale Strukturdaten blieben unverändert.

2005 wurde das Verkehrsmodell für die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens erneut überarbeitet. Berücksichtigt wurden insbesondere die allgemeinen Straßenverkehrszählungen von 2005. Dabei wurde festgestellt, dass sich gegenüber den Untersuchungen von 1994 und 1997 keine strukturellen Änderungen (z.B. neue Gewerbegebiete) im Planungsraum ergeben haben. Als neuer Prognosehorizont wurde 2020 gewählt. Aktualisiert wurden die Zuwachsraten der Bevölkerung im Alb-Donau-Kreis, die Prognosen zur PKW-Dichte und die Prognosen zur Fahrleistung/Pkw. Zusätzlich wurden konkrete Aufsiedelungen (Erbach, Ulm, Neu-Ulm) berücksichtigt. Für den Zeitraum von 2005 bis 2020 wurde eine Verkehrszunahme von 7,4 % ermittelt.

Mit Gutachten vom 31.10.2008 wurde das Verkehrsmodell aktualisiert. Varianten 1 und 3 sowie die Leistungsfähigkeit der relevanten Knotenpunkte wurden vertieft untersucht. Der Prognosehorizont wurde auf das Jahr 2025 fortgeschrieben; insoweit wurde festgestellt, dass zwischen 2020 und 2025 ein weiterer Anstieg des Verkehrsaufkommens im Planungsraum nicht zu erwarten ist.

Im Zuge der Einwendungsbearbeitung im Planfeststellungsverfahren wurden einzelne Fragestellungen detailliert aufbereitet, teilweise unter Bezugnahme auf den vom selben Gutachterbüro bearbeiteten Verkehrsentwicklungsplan der Städte Ulm/Neu-Ulm. In Donaurieden wurden ergänzende Verkehrszählungen vorgenommen.

2. Untersuchungsraum

Kritisiert wurde, im Verkehrsgutachten seien nur die kleinräumigen Auswirkungen der Querspange Erbach untersucht worden, überregionale Planungen und Konzepte seien zu Unrecht nicht berücksichtigt worden.

Zutreffend ist, dass eine modellhafte Abbildung des Straßennetzes nur für den Planungsraum Erbach mit den Ortsteilen Dellmensingen, Donaurieden und Ersingen, sowie Oberdischingen und

den Ulmer Stadtteil Donaustetten erstellt wurde. Überregionale Verkehrsverlagerungen im demgegenüber größeren Untersuchungsraum wurden dagegen im Wege einer fachlichen Abschätzung bewertet. Dies gilt für

- die Relation B 311 Süd - Querspange - B 30 Nord (und umgekehrt),
- den Bereich östlich der B 30 und
- Verkehre aus dem Raum Schelklingen, Blaubeuren, Laichingen und Merklingen.

Ein großräumiges Straßennetzmodell wurde insoweit nicht erstellt. Dies war auch nicht geboten, da die qualitative Abschätzung plausible Ergebnisse liefert. Eine Verkehrsuntersuchung mit Verkehrsmodellrechnung und Verkehrserhebungen zu diesem Sachverhalt ist nicht mit vertretbarem Aufwand durchführbar. Gleichzeitig hat die Abschätzung gezeigt, dass die zu erwartenden Wirkungen gering sein werden, so dass ein genaues Modell hier kaum einen zusätzlichen Nutzen bringen würde. Schließlich sind die abgeschätzten Wirkungen im Untersuchungsraum durch das Verkehrsmodell der Städte Ulm / Neu-Ulm, das auch den Planfall mit der Querspange Erbach integriert hat, quantitativ nachvollziehbar und somit abgesichert.

a) Verlagerung auf der Relation B 311 Süd - Querspange - B 30 Nord

Für die Relation B 311 Süd - Querspange - B 30 Nord (und umgekehrt) wurden überregionale und großräumige Verkehrsverlagerungen im Umfang von 3.200 Kfz/24h in die Verkehrsprognose eingestellt. Diese Fahrten würden ohne die Querspange nicht durch den Untersuchungsraum gehen und treten gegenüber dem Prognosenullfall zusätzlich auf. Es handelt sich um Fahrten, die mit der Querspange die Verbindung Richtung Ulm / Neu-Ulm nutzen, aber auch kleinräumige Verlagerungen, z.B. von den südlicher verlaufenden Verbindungen zwischen der B 311 und der B 30 (L 259, L 257).

Diese Abschätzung beruht auf dem Gesamtkonzept zum Ausbau der B 311 von 1991.⁴ In dieser Untersuchung wurde der Ausbaubedarf der Achse ermittelt. Das Verlagerungspotential wurde, abhängig vom Ausbauzustand der weiterführenden B 311, auf 2.000 bis 4.000 Kfz/24 h abgeschätzt. In Abstimmung mit dem Vorhabenträger haben die Verkehrsgutachter 3.200 Fahrten/Tag in die Fahrtenmatrix für die Relation B 311 Süd - Querspange - B 30 Nord (und umgekehrt) aufgenommen, die im Prognosenullfall (ohne Querspange) nicht durch den Planungsraum fahren.

Die Annahme wurde im Laufe der weiteren Planungsgeschichte nicht überprüft, was insofern problematisch erscheint, als der Vorhabenträger die Planung explizit auch damit rechtfertigt, es sei notwendig, die Verbindungsqualität der überregionalen West-Ost-Verkehrsachse aus B 311 und B 30 zu stärken. Entlastungen im Zuge der Ortsdurchfahrten der B 311 und im Kreisstraßennetz werden als weitere positive, aber letztlich nicht allein tragende Wirkungen benannt. Daher stellt sich die Frage, ob die Annahmen zur überregionalen Verkehrsverlagerung auf der Relation B 311 Süd - Querspange - B 30 Nord belastbar sind. Hierfür spricht, dass sich im Planungsraum auch mit den zusätzlichen Verkehren über die Route Oberdisingen - B 311 neu/Querspange - B 30 bis Ulm-Bismarckring ein Reisevorteil von etwa 3 Minuten (Gesamtfahrzeit ca. 12 Minuten bei ca. 19 km)

⁴ Verkehrsministerium Baden-Württemberg, Bundesstraße B 311 zwischen Donaueschingen und Ulm - Verkehrsqualität /Ausbaukonzept, RP Tübingen, RP Freiburg 1991.

gegenüber der Route Oberdischingen - B 311 alt - Erbach bis Ulm-Bismarckring ergibt (Gesamtfahrzeit ca. 15 Minuten bei ca. 14 km). In der Nebenzeit erhöht sich der Zeitvorteil auf bis zu ca. 4,5 Minuten. Die Fahrstrecke über die B 311 alt ist zwar etwa 5 km kürzer, aufgrund verschiedener Einflussfaktoren wie den Ortsdurchfahrten Erbach und Ulm; plangleichen Knotenpunkten (5 Lichtsignalanlagen) und Geschwindigkeitsbegrenzungen aber dennoch langsamer.

Zudem sind weitere Maßnahmen entlang der B 311 geplant und teilweise bereits umgesetzt, die eine Stärkung der Verkehrsachse aus B 311 und B 30 bewirken (siehe Auflistung oben unter B VIII 6). Die Summe der Verbesserungen macht eine Verlagerung von überregionalen und großräumigen Verkehren wahrscheinlich.

Teilweise geäußerte Befürchtungen, die Zunahme im überregionalen Verkehr werde unterschätzt, teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Die angeführten Argumente - die B 311 sei eine bedeutende Verbindung von Frankreich in den südosteuropäischen Raum, dort werde es eine immense Verkehrszunahme geben, durch den Ausbau werde die B 311 für den Fern- und Urlaubsverkehr attraktiver - wurden in der Abschätzung berücksichtigt. Auch diese Verkehre sind in der Abschätzung von 2.000 bis 4.000 Kfz-/24h enthalten.

Wegen der Bindungswirkung der gesetzlichen Bedarfsfeststellung im Planfeststellungsverfahren ist für die Planrechtfertigung letztlich eine genauere Ermittlung des Verlagerungspotenzials nicht erforderlich. Ohne die verlagerten Fahrten läge die Auslastung der Querspange bei bis zu 12.300 Fahrten am Tag, was ausreichend ist (zur Planrechtfertigung im Einzelnen oben B VIII). Im Hinblick auf mögliche Lärmwirkungen des Vorhabens hingegen ist es folgerichtig, zugunsten der Betroffenen einen eher hohen Anteil zusätzlicher Fahrten zu berücksichtigen.

Die Erfahrungen mit den verkehrlichen Wirkungen der bereits realisierten Maßnahmen zeigen, dass größere Verkehrsverlagerungen nicht zu erwarten sind. Es kann daher ausgeschlossen werden, dass über die hier angenommenen überregionalen Verlagerungen hinaus Fahrten in einer Größenordnung angezogen werden, die sich maßgeblich auf die zu berücksichtigenden Lärmmissionen auswirken würden.

b) Verlagerungen im Bereich östlich der B 30

Für die Bereiche östlich der B 30 werden Verkehrszunahmen erwartet, die sich aus der Verlagerung von Quell- und Zielverkehren, welche die bessere Verbindung über die Querspange nutzen, ergeben. Für die K 7373 Dellmensingen-Humlangen östlich der B 30 hat das Verkehrsgutachten zusätzliche 1.450 Kfz/24h ermittelt.

Humlangen selbst befindet sich außerhalb des direkten Planungsraumes der Querspange Erbach. Das Verkehrsmodell der Städte Ulm/Neu-Ulm zeigt allerdings für die Ortsdurchfahrt eine Verkehrszunahme um ca. 400 Kfz/24 h, die vor allem auf zur Querspange zufahrende verlagerte Quell- und Zielverkehre zurückzuführen sind. Diese kommen direkt aus den Bereichen Humlangen, Staig, Steinberg, Weinstetten und nutzen die Querspange für lokale Fahrten z.B. nach Oberdischingen oder über die B 311 nach Süden.

Großräumige Fahrten bzw. Fahrten im Durchgangsverkehr werden nicht auf diese Routen verlagert. Die Fahrtstrecke ist zwar durch die Ortschaften etwa 3 km kürzer als die Verbindung B 30/B 28 (betrachtete Strecke: B 30 - Ortsmitte Senden), die Fahrtzeit aber etwa 3 Minuten länger (Gesamtfahrtzeit über Verbindung B 30/B 28 ca. 18 min). In den Ortsdurchfahrten kann es außerdem zu weiteren Behinderungen kommen, so dass der Zeitvorteil über die Bundesstraßenverbindung größer ist. Für Schleichverkehr insbesondere von Lkw ist die Strecke von der B 30 zur B 28 über die K 7373 und L 1261 auch deshalb nicht attraktiv, da sie sehr kurvenreich ist und zahlreiche Ortsdurchfahrten passiert werden müssen.

Auch der Bereich Illerkirchberg / Oberkirchberg befindet sich außerhalb des über das Netzmodell dargestellten Planungsraumes der Querspange Erbach. Das gemeinsame Verkehrsmodell der Städte Ulm / Neu-Ulm zeigt für die Ortsdurchfahrt Oberkirchberg eine Verkehrszunahme im Prognosezeitraum von ca. 700 Kfz/24h, die zum einen Teil auf Ansiedelungen (Zunahme aus Bevölkerungsentwicklung und Motorisierung ca. 6 % am Gesamtverkehr - entspricht ca. 500 Kfz/24h in den Ortsdurchfahrten) und zum anderen Teil auf Maßnahmen im Straßennetz (z.B. Querspange Erbach) zurückzuführen ist.

c) Verlagerungen aus den Bereichen Schelklingen, Blaubeuren, Laichingen, Merklingen

Bemängelt wurde des Weiteren, es fehlten Untersuchungen zu den Verkehren, die über Schelklingen, Blaubeuren, Laichingen, Merklingen etc. in Richtung die Querspange angezogen würden. Vor allem die von der Verkehrszunahme in Donaurieden auf der K 7361 Betroffenen haben geltend gemacht, die Querspange ziehe weitere Verkehre aus Richtung Blaustein /Blautal und Blaubeuren an, welche künftig die Verbindung über die K 7361 zur bzw. von der Querspange kommend nutzen würden. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind Untersuchungsdefizite insoweit allerdings nicht erkennbar.

Auf der Querspange werden Fahrten gebündelt, die heute von Süden über die B 311 nach Ulm bzw. in Gegenrichtung fahren. Wie bereits ausgeführt (vgl. oben 2. a), ergibt sich für diese Fahrtenrelationen im Planungsraum ein Reisevorteil von etwa 3 Minuten. Großräumige Verlagerungen z.B. aus dem Bereich A 8 - Merklingen werden durch den Bau der Querspange Erbach nicht erwartet, da aufgrund der geringen Länge der Maßnahme auf regionalen Beziehungen keine deutlichen Zeitvorteile entstehen. Der Zeitvorteil ist hier gegenüber der Gesamtfahrtzeit (> 30 Minuten) gering und bei der Routenentscheidung nicht maßgebend. Die Vorteile der Querspange werden hier aufgehoben, da aufgrund der verschiedenen Ortsdurchfahrten weitere Beeinträchtigungen entstehen können.

Für Verkehre aus dem Blautal (z.B. Blaubeuren) besteht die Verbindung über Ringingen und Bach bereits heute. Zur B 30 wird dabei über Erbach und die L 240 bzw. die K 7375 gefahren. Verlagerbare Verkehre dieser Relationen wurden in den Verkehrsbefragungen ermittelt und sind im Modell enthalten. Die Verkehr anziehende Wirkung der Querspange wird durch die Verlagerung von 1.000 Kfz/24h von der L 240 auf die K 7361 deutlich.

Über die in das Gutachten eingestellten Fahrten für die Relation B 311 Süd - Querspange - B 30 Nord (und umgekehrt) hinaus werden daher keine weiträumigen Verkehre durch den Bau der

Querspange angezogen. Dies belegt auch das Verkehrsmodell der Städte Ulm / Neu-Ulm, welches einen größeren Untersuchungsraum betrachtet und damit auch regionale Verkehrsströme berücksichtigt. Die Auswertung dieses Modells und einer Verkehrsbefragung 2008 an der B 28 zwischen Blaubeuren und Ulm zeigt keine Verlagerungspotenziale aus dem Raum Merklingen in Richtung B 30, welche die L 240 im Bereich Ringingen - Bach - Donaurieden zusätzlich belasten würden.

Zusätzlich fand im Jahr 2008 eine Verkehrsbefragung (VEP Ulm / Neu-Ulm) an der B 28 West (Querschnitt außerhalb des Mittleren Rings) statt. Aus dieser Befragung können weitere Fahrtenpotenziale ermittelt werden, die heute von der B 28 kommend zur B 30 Süd fahren. Die Verkehrsspinne (Abbildung 4) am Befragungsquerschnitt zeigt, dass diese Fahrtbeziehung nur mit einer Fahrtenanzahl von <100 Kfz/24h ermittelt wird. Somit sind keine zusätzlichen Verlagerungen von Fahrten aus der Ortsdurchfahrt von Ulm auf die Verbindung Ringingen – Bach – Querspange zu erwarten.

3. Verkehrserhebungen

a) Erhebungsstellen

Bereits für die erste Verkehrsprognose von 1994 wurden an folgenden Stellen Verkehrsbefragungen durchgeführt: B 311 bei Donaurieden, K 7375 nördlich Dellmensingen, L 240 bei Donaustetten und K 7412 bei Achstetten. An insgesamt 11 Stellen wurden elektronische Querschnittszählungen vorgenommen, sie verteilen sich von der B 311 bei Öpfingen bis zur B 30 / B 28 in Ulm (vgl. im Einzelnen Abb. 1 zur Verkehrsuntersuchung 1994).

Im Juni 1997 wurden zusätzliche Verkehrsbefragungen und Knotenstromzählungen durchgeführt, insbesondere um den aus den Holzstockgemeinden zu erwartenden Verkehr zu ermitteln, um die Verkehre auf der L 259 zu erfassen und um das Verkehrsaufkommen zwischen Ersingen und Dellmensingen zu ermitteln. Die Befragungen 1997 fanden an Landes- und Kreisstraßen am östlichen Rand des Untersuchungsraumes zur Querspange Erbach statt. Auf den Achsen wurden im Erhebungszeitraum maximal 1.100 Kfz/4h gezählt. Die Befragungsquoten lagen zwischen 75 % und 96 % und sind somit repräsentativ. (vgl. im Einzelnen Abb. 1 zur Verkehrsuntersuchung 1997).

Zur Aktualisierung der Daten für das anstehende Planfeststellungsverfahren wurden 2005 Verkehrsstromzählungen an insgesamt 7 Knotenpunkten in Erbach, Ersingen, Dellmensingen, Donaurieden und Oberdischingen sowie an 3 Querschnitten durchgeführt. Um eine flächendeckende Aussage zu den Verkehrsströmen und Belastungen zu erhalten, wurden die Erhebungsstellen im Bereich zwischen der B 311 und der B 30 bei Erbach gewählt. Die Lage dieser und der vorhergehenden Zählstellen ist dargestellt in Abb. 1 zur Verkehrsuntersuchung von 2005.

Schließlich fanden 2008 Verkehrsbefragungen im Zuge der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes der Städte Ulm/Neu-Ulm statt. Diese Ergebnisse werden auch für die Untersuchungen zur Querspange Erbach herangezogen. An der Befragungsstelle B 311 nördlich von Erbach konnten von insgesamt knapp 4.900 Fahrzeugen im Erhebungszeitraum 35 % befragt werden. Auch im Schwerverkehr wurden 35 % der Fahrzeuge befragt. An der Befragungsstelle B 28 südlich des Kreuzes Ulm-Ost wurden von 8.700 Fahrzeugen im Erhebungszeitraum 20 % befragt werden, im

Schwerverkehr 21 %. Aufgrund der insgesamt hohen Verkehrsbelastungen ist die Stichprobe der befragten Fahrzeuge repräsentativ.

b) Methodik

Die Verkehrsbefragungen fanden im nachmittäglichen Vier-Stunden-Zeitraum zwischen 15 und 19 Uhr statt. In diesem Zeitraum überlagern sich Berufsverkehr-, Einkaufs- und Freizeitströme, sodass eine breite Belastungsspitze über einen längeren Zeitraum erfasst werden kann. Darüber hinaus ist in diesem Zeitraum von einer maximalen Differenzierung der Relationen und Zwecke auszugehen, die eine entsprechende Hochrechnung über Zählwerte ermöglicht. Die Morgenspitze ist nur kurz, meist $\leq 0,5$ Stunden und deckt nur die Berufs- und Ausbildungsverkehre ab. Zur Hochrechnung auf Tageswerte wurden an verschiedenen Querschnitten elektronische Zählungen über sieben Tage durchgeführt, aus denen auch die Belastungen der Morgenspitze abgelesen werden können.

Die Erhebungen im Nachmittagszeitraum sind für alle Arten von Verkehrsuntersuchungen üblich und Stand der Technik. Eine Hochrechnung kann über die Verkehrszählungen der Straßenbauverwaltung oder einzelne Ganztagerfassungen erfolgen. In den Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE) werden verschiedene Zeitbereiche für Erhebungen empfohlen, auch der Nachmittagszeitraum 15:00 – 19:00 Uhr wird dabei genannt. Aufgrund der gleichzeitig durchgeführten elektronischen Querschnittszählungen können Ganglinien, Hochrechnungsfaktoren und Spitzenbereiche abgeleitet werden.

Der Planfeststellungsbehörde lagen exemplarische Befragungsbögen vor. Sie zeigen den Zeitpunkt der Befragung (15-Minuten-Intervall), die Fahrzeugart und die Anzahl der Insassen. Die Fahrer werden nach ihrer Herkunft und dem Ziel befragt. Werden diese im Bereich des Planungsraumes bzw. für Ulm / Neu-Ulm genannt, so wurden die genauen Adressen / Ziele nachgefragt. Dabei gewährleistet die Einteilung der Verkehrsbezirke in Ulm und Neu-Ulm eine sehr genaue Ermittlung der Verkehrsziele. Eine möglicherweise unterschiedliche Routenwahl für Hin- und Rückweg wird ebenfalls abgebildet, da die Belastungen richtungsbezogen ermittelt werden. Zusätzlich werden die Fahrtzwecke erhoben. Kennzeichen oder weitere personenbezogene Daten werden aufgrund des Datenschutzes nicht aufgenommen.

c) Aktualität der Daten

Das für das Planungsgebiet erarbeitete Modell wurde durch mehrfache Überprüfungen aktualisiert und geeicht. Zuletzt erfolgte ein Abgleich mit Daten aus dem Verkehrsmodell der Städte Ulm / Neu-Ulm, mit dessen Fortschreibung ebenfalls die Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH betraut war. Hierzu hatte sie im Oktober 2008 Verkehrsbefragungen und umfangreiche Verkehrszählungen durchgeführt und auf dieser Basis das dort zugrunde liegende Verkehrsmodell aktualisiert. In den Prognosefall aufgenommen wurde auch die Querspange. Das aktualisierte Verkehrsmodell haben die Verkehrsgutachter dann zur Überprüfung des für das vorliegende Verfahren erstellten Modells herangezogen. Dazu haben sie die verkehrlichen Wirkungen, die sich im Gesamtnetzmodell der Städte einstellen, mit denen des räumlich begrenzten Netzmodells zur Querspange verglichen. In beiden Modellen stellten sich die gleichen Be- und Entlastungswirkungen ein.

Aktuellere Daten, die dieser Planung zugrunde gelegt werden könnten, sind nicht verfügbar. Mit einer Auswertung der Straßenverkehrszählung 2010 ist erst Ende 2011 zu rechnen, weshalb diese Daten vorliegend nicht Berücksichtigung finden können. Anhaltspunkte dafür, dass sich seit der letzten Aktualisierung wesentliche Änderungen ergeben haben könnten, sind nicht ersichtlich. Es ist weder vorgetragen noch sonst ersichtlich, dass die vorgegebene Datenbasis durch neuere Erkenntnisse überholt wäre.

4. Maßeinheiten der Verkehrsbelastung

Im Verkehrsgutachten sind die Belastungen jeweils für einen Normalwerktag in 24 h-Werten, 4 h-Werten (15:00 - 19:00 Uhr) sowie für die Spitzenstunde ausgewiesen. Eine Darstellung der Verkehrsverteilung auf Wochentage und Tageszeiten ist nicht üblich und auch im vorliegenden Fall nicht erforderlich.

Soweit Summenbildungen einzelner Belastungszahlen möglich sind und es dabei zu Abweichungen kommt, beruht dies auf der Rundung der Belastungszahlen auf 50er Werte (Bsp.: Verlagerung von der L 240 auf die K 7361).

Die Verkehrsprognose wurde getrennt für Pkw und Schwerverkehr durchgeführt. Für den Gesamtverkehr wurde eine Verkehrszunahme von 7,4 % ermittelt. Diese setzt sich zusammen aus 6,4 % Zunahme im Pkw-Verkehr und 16,1 % Zunahme im Schwerverkehr.

Soweit das Gutachten den Schwerverkehrsanteil nicht in der für Lärmberechnungen gebotenen Weise darstellt, bleibt dies ohne Folgen, da die notwendigen Eingangsdaten abgeschätzt werden können (dazu im Einzelnen unten XIV 1a aa).

5. Prognosezeitraum

Der Prognosezeitraum entspricht den Vorgaben der Rechtsprechung. In der Praxis der straßenrechtlichen Planfeststellung wird regelmäßig mit Prognosezeiträumen von ca. 10 bis 15 Jahren gearbeitet, da sichere Vorhersagen über weitergehende Entwicklungen kaum angestellt werden können (BVerwG, Urteil vom 07.03.2007, 9 C 2/06).

6. Modelltechnische Annahmen und Beurteilungen

a) Abkürzungsverkehre, „Mautausweichverkehr“

Wie oben bereits dargestellt, wurden die Wirkungen der Querspange auf die umliegenden Gemeinden untersucht. Die durch den Untersuchungsraum führenden Bundesstraßen bieten keine fahrzeitrelevanten Alternativrouten gegenüber den Autobahnen (A 8, A 7, A 81). Es sind daher im Untersuchungsraum keine Verkehrsverlagerungen zu erwarten, die auf das Ziel, Maut einzusparen, zurückzuführen wären. Die zu erwartenden und in die Untersuchung eingestellten großräumigen Verlagerungen beruhen vielmehr auf den Verbesserungen entlang der B 311 einschließlich der Querspange.

Zu den Auswirkungen einer eventuellen Bemautung von B 30 / B 311 erfolgte während des Planfeststellungsverfahrens im Februar 2011 eine Bewertung des Verlagerungspotenzials: Von der

B 311 aus Süden kommend verkehren heute in der Ortsdurchfahrt Erbach südlich der L 240 täglich etwa 900 SV >12 t, nördlich davon 500 SV >12 t. Durch den Bau der Querspange können bis zu 500 SV >12 t südlich der L 240 verlagert werden, was eine Entlastung im SV >12 t von 55 % bedeutet. Es verbleiben ca. 400 SV >12 t. Durch die Bemautung der B 30 könnte sich nach Aussagen der Gutachter die Entlastungswirkung der Querspange im Schwerverkehr um bis zu 300 SV > 12 t/24h verringern, so dass die Entlastungswirkung im SV >12 t nur noch bei 22 % läge.

Aufgrund der bestehenden Zählstellen im Zuge der L 260, L 1261, L 2019 sowie der im Rahmen der turnusmäßig bundesweiten Verkehrszählung in 2010 erhobenen Verkehrsmengen ist eine gute Datengrundlage vorhanden, um mögliche zukünftige Verkehrsverlagerungen aufgrund der Querspange ermitteln zu können. Sofern sich daraus ein späterer Handlungsbedarf ergibt, können konkrete verkehrlenkende Maßnahmen ergriffen werden.

b) Andere Planungen

aa) Dreistreifiger Ausbau der B 311

Der abschnittsweise vorgesehene dreistreifige Ausbau der B 311 erhöht die Kapazität der Straße nicht, so dass allein dadurch kein Mehrverkehr auf der B 311 über das in der Prognose berücksichtigte Verkehrsaufkommen hinaus zu erwarten ist.

Soweit der dreistreifige Ausbau der B 311 in den Prognosefall dahingehend Eingang gefunden hat, dass der Anschluss von Oberdisingen an die B 311 planfrei mit Rampen angenommen wird, während in den Prognosefall die heutige Knotenpunktsform (plangleich, signalisiert) aufgenommen wurde, wirkt sich dies auf die Ergebnisse des Gutachtens nicht aus. Zwar werden durch die planfreie Gestaltung die Ströme im Zuge der B 311 weniger behindert und es könnten zusätzliche Verkehre angezogen werden. Die Querverkehre sind allerdings gering, so dass heute nur wenige Behinderungen auftreten. Damit ist auch das Verlagerungspotential als gering einzuschätzen. Die verkehrlichen Wirkungen der Querspange ändern sich dadurch nicht.

bb) Kreisverkehre in Bach und am Sägeberg in Erbach

Die gegebene Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte, die im Verkehrsmodell anhand von Kapazitäten und Widerständen realitätsnah wiedergegeben sind, wird durch die Kreisverkehre nicht so sehr verbessert, dass sich hierdurch die Verkehrsverteilung ändern würde. Verkehrsverlagerungen sind nicht zu erwarten, da die Kreisverkehre den Verkehr verflüssigen und daher keine Verdrängungen bewirken. Vor allem für den Schwerverkehr stellt die Verbindung über die K 7361 aufgrund des schlechten Ausbaustandes keine Alternative dar. Es wird durch die Kreisverkehre daher auch auf der K 7361 in Donaurieden nicht zu einer Mehrbelastung über die bereits ermittelten Verkehrsverlagerungen hinaus kommen.

cc) Verkehrsberuhigung in der Erbacher Erlenbachstraße

Eine Verkehrsberuhigung in der Erbacher Erlenstraße würde ebenfalls keine Verkehrsverlagerungen bewirken, die nicht im Modell bereits abgebildet sind. Die Beruhigung würde dort zwar den Widerstand erhöhen. Wegen des schlechten Ausbaustandes der K 7361 würde diese allerdings

nicht verstärkt als Ausweichroute attraktiv, zumal für den Schwerverkehr. Größere Verlagerungen als die ermittelten ca. 1.000 Kfz/24h sind daher nicht zu erwarten. Sollte es künftig infolge straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen zu Verkehrsverlagerungen kommen, sind deren Folgen auch im dortigen Zusammenhang zu bewältigen.

dd) Müllheizkraftwerk in Schelklingen

Die Planungen für ein Müllheizkraftwerk in Schelklingen wurden aufgegeben.

c) Induzierter Verkehr

Infolge des Baus der Querspange wird kein primärer Neuverkehr auftreten, da keine deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit von Reisezielen eintritt. Dies gilt für das gesamte Ausbaukonzept der B 311, welches darauf abzielt, die Verkehrsqualität zu steigern. Das Ausbaukonzept ist weder dazu gedacht noch geeignet, neuen Verkehr entstehen zu lassen.

d) Verlagerungen auf den öffentlichen Verkehr

Verlagerungen auf den öffentlichen Verkehr sind durch den Bau der Querspange nicht zu erwarten, da für die Fahrgäste keine Vorteile entstehen und keine zusätzlichen Verbindungen geschaffen werden. Die Erschließungsfunktion des ÖPNV verbleibt im Zuge der B 311.

e) Steigende Fahrleistung

Soweit vorgebracht wurde, es werde entgegen den Annahmen der Verkehrsgutachters keine steigende Fahrleistung geben, entspricht dies nicht den aktuellen Erkenntnissen. Auch die 2010 aufgestellte Straßenverkehrsprognose Baden-Württemberg kommt zu dem Ergebnis, dass die Fahrleistung im Straßennetz bis 2025 weiter erheblich ansteigen wird.

f) Nicht berücksichtigte Zubringer

Über die Ortsverbindungsstraße Donaurieden - Dellmensingen (Im Ried) werden keine zusätzlichen Verkehre auf die Querspange gelenkt. Die Ortsverbindungsstraße hat heute nur eine geringe verkehrliche Bedeutung. Hier werden vor allem lokale Quell- und Zielverkehre abgewickelt. Die Achse wird nicht durch regionale oder weiträumige Verkehre genutzt. Eine zusätzliche Belastung aufgrund der möglichen Zufahrt zur Querspange wird durch die umwegige Führung über die K 7373 zum Anschluss der Querspange und den geringen Ausbaustandard der Straße nicht erwartet. Die Hauptzufahrt zur Querspange erfolgt über die B 311.

g) Andere Prognose

Die von einem Einwander in Bezug genommene Prognose für die Ansiedlung einer Großtankstelle in Erbach, die erheblich von der vorliegenden Verkehrsprognose abweiche, liegt der Planfeststellungsbehörde nicht vor. Eine Auseinandersetzung mit dieser Prognose ist auch nicht geboten, da eine Prognose zur Wirtschaftlichkeitsbetrachtung einer Tankstelle keine Erkenntnisse für diese Planung bringen kann.

7. Zusammensetzung der Verkehre

Der Vorhabenträger hat für die folgenden Querschnitte Verkehrsspinnen jeweils für den Prognose-nullfall sowie für den Planungsfall erstellen lassen. Die Verkehrsspinnen zeigen die Verlagerungen durch den Bau der Querspange auf. Berücksichtigt sind auch Ziele und Relationen im Bereich Ulm / Neu-Ulm, A 7, A 8. Dabei wird davon ausgegangen, dass die Verlagerungen in beide Fahrtrichtungen dieselben sind.

a) B 30 Nord (nördlich Anschluss Donaustetten)

Im Prognose-nullfall setzt sich die Verkehrsbelastung aus/in Richtung Süden aus Fahrten der B 30 Süd und der L 240 (Querverkehre von B 311, Erbach) zusammen. In Variante 3.6 werden die Querverkehre B 311 – B 30 über die Querspange abgewickelt.

Folgende Relationen werden in Fahrtrichtung Norden ermittelt:

<u>Quelle/Ziel</u>	<u>Prognose-nullfall</u>	<u>Variante 3.6</u>
A 7	10%	8%
B 10 Nord/A 8	10%	8%
Ulm (über B 10)	30%	34%
Ulm (über mittleren Ring)	10%	8%
Neu-Ulm	25%	27%
IG Donautal/Wiblingen	10%	12%
Sonstige Relationen	5%	3%

Das Fahrtenaufkommen für die Ziele A 7, A 8, B 10 Nord bleibt relativ zueinander nahezu konstant. Für die Relationen nach Ulm / Neu-Ulm bzw. zum Donautal erhöht sich die Fahrtenanzahl, da über die Querspange eine bessere Verbindung besteht. (Zur Verteilung der Ströme in Ulm und Neu-Ulm siehe unten 8.).

b) B 311 Süd (südlich Oberdischingen)

Im Prognose-nullfall verbleiben etwa 55% der Fahrten des Querschnittes B 311 Süd auf der B 311 von/nach Norden. Nur 5 % wechseln über die L 240 zur B 30. In Variante 3.6 wechseln etwa 45 % der Fahrten (7.700 Kfz/24h) über die Querspange zur B 30 von/nach Norden. Diese Fahrten sind in Richtung A 7 / A 8 (ca. 1.200 Kfz/24h), Neu-Ulm (Gesamtstadt, ca. 2.600 Kfz/24h) und dem Zentrum von Ulm (ca. 3.400 Kfz/24h) ausgerichtet. Auf der B 311 verbleiben 15 % der Fahrten (ca. 2.350 Kfz/24h), die hauptsächlich in den Bereich Donautal / Ulm Südwest (z.B. Kuhberg, Söflingen, Eselsberg) ausgerichtet sind.

c) Querspange Erbach (zwischen K 7373 und K 7374)

Die Verkehre auf der Querspange Erbach setzen sich in Richtung Osten zu 70% aus Fahrten von der B 311 Süd sowie aus dem Bereich Donaurieden - K 7361 (10%), Erbach (Ausrichtung von/nach Süden - 14 %) und Ersingen - Süd (6 %) zusammen. 54 % der Fahrten gehen auf die B 30 nach Norden, 12 % auf die B 30 nach Süden, 16 % auf Relationen östlich der B 30 sowie die weiteren Fahrten in die Bereich Dellmensingen / Donaustetten. Die Fahrten auf der B 30 Nord verteilen sich

zu 10 % in Richtung A 7 (ca. 800 Kfz/24h), zu 8 % zur B 10 Nord / A 8 (ca. 700 Kfz/24h), zu 30 % nach Neu-Ulm (ca. 2.600 Kfz/24h), zu 25 % nach Ulm, zu 20 % zum IG Donautal / Wiblingen (gesamt ca. 3.700 Kfz/24h) sowie der Rest (7 %) auf weitere Relationen.

d) L 240 – OD Bach (östlich der Verknüpfung L 240 – K 7361)

Im Prognosenullfall gehen die Fahrten in Richtung B 30, Dellmensingen sowie weiter nach Osten und Süden über die L 240 sowie durch Erbach und über die K 7375. Fahrten zur B 311 Süd bzw. in Richtung Ersingen gehen durch Donaurieden. In Variante 3.6 ergibt sich für die Verkehre nach Osten und Süden die bessere Verbindung über die Querspange, sodass die K 7361 bzw. die Ortsdurchfahrt von Donaurieden befahren wird. Fahrten nach Donaustetten sowie zur B 30 Nord verbleiben wie im Nullfall auf der L 240. Zusammenfassend kann davon ausgegangen werden, dass Fahrten, die in den südwestlichen Bereich des IG Donautal sowie in die westlichen Stadtteile von Ulm (z.B. Kuhberg, Söflingen, Eselsberg) orientiert sind, weiterhin über die B 311 gehen. Verkehre in den östlichen und nördlichen Teil des IG Donautal, in die weiteren Stadtteile von Ulm (einschließlich Zentrum), nach Neu-Ulm und in Richtung A 7 / A 8 / B 10 Nord werden die Querspange nutzen und fahren dann über die B 30. Die Aussagen gelten jeweils auch für die Gegenrichtung.

8. Verkehrssituation in Ulm

Durch die Querspange Erbach werden nach dem Verkehrsgutachten Fahrten von der B 311 auf die B 30 verlagert. Einwander befürchten, dass aufgrund der Situation in Ulm mit den dortigen Staus zu den Hauptverkehrsstunden Verkehr auf die B 311 alt zurückverlagern wird. Dies sei im Gutachten nicht berücksichtigt worden.

Nach dem Verkehrsmodell der Städte Ulm / Neu-Ulm, reichen die Entlastungswirkungen auf der B 311 bis in das Zentrum von Ulm (Zinglerstraße). Im Bereich der Verknüpfung mit dem Bismarckring gleichen sich die zusätzlichen Belastungen der B 30 / B 10 und die Entlastungen der B 311 wieder aus. Im Zuge von Bismarckring / Hindenburgring / B 10 Nord werden keine höheren Belastungen ermittelt.

Nach den Berechnungen zur Leistungsfähigkeit der Verknüpfungspunkte ist ein Rückverlagerungseffekt auszuschließen. Die Verknüpfungspunkte im weiteren Verlauf der Bundesstraßen B 30 (B 10/B 28, Wiblinger Kreuz, Anbindung Europastraße) sind zwar bereits heute in den Spitzenzeiten hoch ausgelastet. Doch auch mit den zusätzlichen Verkehren bleibt die Leistungsfähigkeit weiterhin erhalten. So ergibt sich am Wiblinger Kreuz auch mit dem verlagerten Verkehr ein noch stabiler Verkehrszustand (Stufe D statt bisher C). Auch im weiteren Verlauf treten keine Überlastungen auf und selbst bei hohem Verkehrsaufkommen ist ein Abfluss der Fahrzeuge ohne Behinderungen möglich. Stauungen in den Hauptverkehrszeiten auf Grund von Unfällen oder Baustellen etc. können auch weiterhin rasch abgebaut werden. Ein Zustand der Stufe F (Überlastung) tritt nicht auf.

Es können deutlich mehr Verkehre aufgenommen und abgewickelt werden als auf der B 311 alt. Dort müssen die Verkehre an hoch ausgelasteten lichtsignalgeregelten Knotenpunkten abgewickelt

werden. Ein Abfluss der Fahrzeuge ist dort nicht ungestört möglich, die Knotenpunkte überstauen, und der Abbau von Stauungen dauert länger.

9. Verkehrsbelastung auf der K 7361

Das Verkehrsgutachten hat für die Ortsdurchfahrt der K 7361 eine Zunahme von 1.000 Kfz/24h ermittelt, bei einer Ausgangsbelastung von 2.150 Kfz/24h. Im Zuge der Bearbeitung der Einwendungen hat sich gezeigt, dass diese Zahl auf einer vereinfachenden Darstellung der tatsächlichen Situation beruht:

Das Gutachterbüro hat am 14.07.2005 eine manuelle Zählung lediglich am Knoten B 311 / Steig durchgeführt, die 1.499 Kfz/24 h ergab. Die ein- und ausfahrenden Verkehre auf der Zufahrt B 311 / Im Ried wurden nicht erfasst, sondern mit 650 Kfz/24h nur abgeschätzt. Zusammen ergeben sich danach 2.150 Kfz/24h als Summe der beiden Zufahrten, die dann der gesamten Ortsdurchfahrt der K 7361 in Donaurieden zugrunde gelegt wurde.

Im Zusammenhang mit der Erstellung des Verkehrsmodells ist dieses Vorgehen nicht zu beanstanden, da insoweit ein idealisiertes Netz erstellt wird, das auf derart kleinräumige Sondersituationen nicht eingehen muss. Zur Ermittlung der Lärmbetroffenheiten war es allerdings geboten, die Situation auf der Steigstraße näher zu betrachten. Daher hat der Vorhabenträger mit eigenen Mitarbeitern am 10.06.2010 die K 7361 in Donaurieden („Steig“) und die Zufahrt „Im Ried“ jeweils manuell erfasst. Ermittelt wurden 1.221 Kfz/24h auf der K 7361 und 782 Kfz/24h auf der Zufahrt „Im Ried“; also insgesamt 2.003 Kfz/24h. Dieser Zählwert bestätigt die Plausibilität des im Modell errechneten Wertes für die K 7361; die Differenz von 147 Kfz/24h ist als vernachlässigbar einzustufen.

Zur weiteren Überprüfung hat der Vorhabenträger vom 09.06.2010 bis zum 15.06.2010 in der Steigstraße auf Höhe von Haus Nr. 4 mittels Radargerät eine Verkehrszählung durchgeführt, die eine Belastung von nur 1.075 Kfz/24 h ergab, also deutlich weniger als im Modell an dieser Stelle ausgewiesen. Das Modell hat insoweit nicht berücksichtigt, dass die Verkehrsbelastung auf der Steigstraße nicht abgeleitet werden kann aus den ein- und ausfahrenden Verkehren auf der Zufahrt B 311/Steig einerseits und auf der Zufahrt B 311/Im Ried andererseits. Denn diese Verkehre verteilen sich aufgrund der konkreten örtlichen Situation auch auf die Straßen Kirchenberg, Schlosshaldenweg und Lindengasse, sowie auf die angrenzenden landwirtschaftlichen Betriebe. Nur ein Teil des dort anzutreffenden Verkehrs fährt weiter auf die K 7361 in Richtung Norden. Eine vergleichbare Sondersituation ist an anderer Stelle im Planungsraum nicht gegeben.

Die Zahlen werden im Einzelnen dargestellt und gewürdigt im Zusammenhang mit der Betrachtung der Lärmwirkungen des Vorhabens (unten B XIV 1). Dass der Belastungswert des Verkehrsgutachtens für diesen Bereich zusammengefasst wurde, bleibt Sondersituation ohne Auswirkungen auf die Verkehrsprognose im Übrigen.

10. Ergebnis

Die gegen die Verkehrsuntersuchung vorgebrachten Einwände greifen nicht durch. Unter Einbeziehung der Erkenntnisse aus dem Verkehrsmodell der Städte Ulm / Neu-Ulm, der ergänzenden Untersuchungen des Vorhabenträgers im Bereich Donaurieden und der während des Planfeststel-

lungsverfahrens eingeholten weiteren gutachterlichen Aussagen, ist die Verkehrsprognose geeignet, die Planung zu tragen. Die Ergebnisse sind plausibel damit taugliche Grundlage für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen einzelner Varianten und für die Ermittlung der Lärm- und Schadstoffbelastungen.

X. Vom Antragsteller geprüfte Trassenvarianten

Der Vorhabenträger hat im Vorfeld der Antragstellung vier Trassenvarianten mit mehreren Untervarianten geprüft (Varianten 1, 1a, 2, 3.1 bis 3.6 und 4). Sie sind dargestellt in Unterlage 3 Blatt 1.

1. Beschreibung der Varianten

a) Varianten 1 und 1a

Varianten 1 und 1a schwenken südlich von Donaurieden von der bestehenden B 311 ab. Sie umfahren Donaurieden zunächst relativ ortsnah und schwenken erst zwischen Donaurieden und Erbach nach Osten ab. Sie verlaufen zwischen Donau und Donaukanal bis auf die Höhe von Dellmensingen. Variante 1 quert den Kanal nahe Dellmensingen in Richtung Südosten und schließt im Bereich des Waldgebiets „Frauenholz“ an die B 30 an. Variante 1a verläuft ca. 700 m weiter längs des Kanals in Richtung Nordosten. Der Anschluss an die B 30 erfolgt dann ebenfalls ca. 700 m weiter nördlich als bei Variante 1.

b) Variante 2

Variante 2 schwenkt ebenfalls südlich von Donaurieden von der bestehenden B 311 nach Osten ab. Im Gegensatz zu den Varianten 1/1a bleibt die Ortsdurchfahrt Donaurieden der B 311 allerdings erhalten. Variante 2 quert mit einem Brückenbauwerk von ca. 400 m Länge die Donau, die K 7373 und den Stauweiher des Donaukanals an dessen schmalster Stelle. Nach kurzer, auf Geländeneiveau geführter Strecke wird in Hochlage die Bahnlinie Ulm -Friedrichshafen, die Westernach und die K 7375 gequert. Nach Überquerung der Rot und des Kanals verläuft die Trasse in Einschnittslage unter der K 7374 und schließt wie Variante 1 an die B 30 an.

c) Varianten 3

Bei den Varianten 3.1, 3.2, 3.3. und 3.5 schwenkt die Querspange bereits im Bereich von Oberdischingen, ca. 900 m vor dem bestehenden Knotenpunkt B 311/K7412, von der B 311 nach Osten ab. Varianten 3.4 und 3.6 schwenken weiter nördlich zwischen Oberdischingen und Donaurieden, etwa 1.200 m nördlich des bestehenden Knotenpunktes B 311 / K 7412, von der B 311 ab.

Varianten 3.1 und 3.2 tangieren im Bereich des Baubeginns die Bebauung von Oberdischingen. Variante 3.1 verläuft dann ca. 250 m, Variante 3.2. etwa 350 m nördlich an Ersingen vorbei. Variante 3.3 fängt erst hinter dem Knotenpunkt bei Oberdischingen an und führt etwa 700 m nördlich an Ersingen vorbei. Sie ist so konzipiert, dass der Knoten Oberdischingen bei einem möglichen Ausbau der B 311 Richtung Ehingen in die planfreie Gabelung B 311 alt / Querspange einbezogen werden müsste.

Bei Variante 3.4 beträgt der Abstand zu Ersingen etwa 900 m. Variante 3.5 entspricht Variante 3.1, jedoch mit ca. 80 m größerem Abstand im Bereich Ersingen. Die Antragstrasse 3.6 umgeht im westlichen Abschnitt alle bebauten Bereiche. Der geringste Abstand ergibt sich zu Donaurieden mit ca. 400 m. Alle Untervarianten 3 führen in einem Abstand von ca. 400 m südlich an Dellmensingen vorbei.

Die Varianten 3.1, 3.2 und 3.5 queren die Donau bereits im Bereich der K 7412 und verlaufen südlich der Donau in Richtung Nordosten. Die Untervarianten 3.3 und 3.4 queren die Donau weiter nordöstlich oberhalb des bestehenden Stauwehrs. Im Bereich des Gemeindeholzes schließt Variante 3.4 an die Linienführung der Variante 3.1 an.

Der Anschluss der K 7373 erfolgt bei der Antragstrasse 3.6 im unmittelbaren Kreuzungsbereich mit der Querspange. Die anderen Untervarianten erfordern eine Überführung der K 7373 im Bereich des Gewerbegebietes nördlich von Ersingen, eine Verlegung derselben auf die Nordseite der Querspange und einen separaten Anschluss an die Querspange südwestlich von Dellmensingen. Ein unmittelbare Anschluss ist nur bei der Antragstrasse auf Grund der räumlichen Zuordnung zur K 7373 und der abgerückten Linienführung zum Ersinger Gemeindeholz möglich. Alle anderen Untervarianten 3 erfordern eine Verlegung der Kreisstraße.⁵

Im weiteren Verlauf im Ostabschnitt zwischen der Bahnlinie Biberach - Ulm und der B 30 unterscheiden sich die Untervarianten nicht. Sie führen südlich an Dellmensingen vorbei und lassen sich über Anschlussrampen in den südlichen Quadranten an die B 30 anschließen.

Die in den Planunterlagen aufgeführte Untervariante 3.6-V („V“ steht für Variantenvergleich) bleibt außer Betracht. Es handelt sich dabei um die beantragte Variante 3.6 **ohne** die für das vorliegende Verfahren erarbeiteten anschluss- und lärmtechnischen Optimierungen. Von diesen Optimierungen kann für den Variantenvergleich lediglich der Anschluss an die B 30 auch den anderen Untervarianten zugrunde gelegt werden. Der optimierte Anschluss der K 7373 ist, wie bereits ausgeführt, bei den anderen Untervarianten nicht möglich. Auch ein vergleichbarer durchgängiger und effektiver Lärmschutz im Querungsbereich der Donau wie bei der Antragstrasse 3.6 ist bei den anderen Varianten nicht realisierbar, da die funktionalen, strukturellen und visuellen Bezüge entlang der Donau stark beeinträchtigt würden und insbesondere das rechtsseitige Donauvorland von der Donau selber abgeschnitten würde.

d) Variante 4

Variante 4, die im Westabschnitt an eine beliebige Untervariante 3 anknüpfen kann, führt ab der Bahnlinie in Richtung Nordosten. Sie kreuzt die K 7375 zwischen Gewerbegebiet und Wohnbebauung Dellmensingen und schließt wie die Varianten 1 und 2 nördlich von Dellmensingen an die B 30 an.

⁵ K 7373 zwischen Ersingen und Dellmensingen bleibt als Kreisstraße bestehen und wird nicht abgestuft. Anderslautende Ausführung im Verkehrsgutachten sind nicht richtig.

e) Dreistreifiger Ausbau der B 311 bei Oberdischingen

Zwischen Oberdischingen und dem Abzweig der Querspange soll die B 311 dreistreifig ausgebaut werden. Die Antragstrasse (Variante 3.6) eröffnet diese Option, steht aber mit der Maßnahme nicht in einem zwingenden Zusammenhang. Gleichzeitig umfasst die vorliegende Planung im Bereich der Verknüpfung der B 311 alt mit der Querspange allerdings Anteile, die allein im Hinblick auf den künftigen Ausbau ergriffen werden (zur Planrechtfertigung und Abschnittsbildung diesbezüglich siehe oben B VIII 6 a). Diese unter dem Aspekt der Erweiterungsfähigkeit gerechtfertigten Planungsanteile spielen für den Variantenvergleich keine Rolle und bleiben daher bei allen Varianten außer Betracht.

Ein Teil der untersuchten Varianten, insbesondere die zunächst zur Feststellung beantragte Variante 3.1, setzte bereits auf Höhe der Bebauung Oberdischingen an, wodurch auch ein längerer Abschnitt der bestehenden B 311 sowie der Knotenpunkt B 311 / K 7412 von der Planung umfasst werden. Von der vorliegenden Planung ist dieser Streckenabschnitt der B 311 allerdings nicht umfasst, da die Querspange erst ca. 1,6 km weiter nordöstlich an die B 311 anschließt.

2. Bestandserhebungen, Gutachten und Prognosen

Die Planfeststellungsbehörde überprüft im Folgenden die Trassenentscheidung des Antragstellers zugunsten der Variante 3.6 anhand der gesetzlichen und von der Rechtsprechung vorgegebenen Kriterien auf der Grundlage der vom Antragsteller vorgelegten Bestandserhebungen, Gutachten und Prognosen.

Bezugspunkt der Variantenprüfung durch die Planfeststellungsbehörde ist die zur Feststellung beantragte Trasse. Die Planfeststellungsbehörde kann keine andere als die beantragte Ausführungsvariante genehmigen und sie kann die vom Vorhabenträger zur Feststellung beantragte Variante nur ablehnen, wenn sich eine andere Variante als die gewählte unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellt. Auch dann kann allerdings die bessere Variante nicht einfach genehmigt werden, vielmehr müsste auf eine Planänderung hingewirkt werden.

Die Planungsbehörde ist dabei nicht verpflichtet, alle denkbaren Trassenvarianten und Planungsalternativen bis zuletzt offen zu halten und gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Alternativen, die sich auf Grund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, können schon in einem frühen Verfahrensstadium ausgeschieden werden. Dies gilt nicht nur, wenn eine Variante wegen fehlender Eignung zur Verwirklichung des mit der Planung verfolgten Ziels ausscheidet, sondern auch, wenn sie sich nach den bis dahin angestellten Sachverhaltsermittlungen hinsichtlich der berührten öffentlichen und privaten Belange als weniger geeignet erweist als andere Varianten. Nach dem Grundsatz der abgeschichteten Planung können Planungsalternativen und Trassenvarianten bereits in einer Grobanalyse in einem frühen Planungsstadium ohne weitere Detailprüfung ausgeschlossen werden. Das vorherige Ausscheiden von Alternativtrassen in einem gestuften Verfahren ist daher rechtlich zulässig. Solche Trassen brauchen nicht bis zuletzt in die Abwägung einbezogen zu werden (s. zum Ganzen BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009 - 9 B 10.09).

Diese herkömmlichen Grundsätze der Variantenwahl werden ergänzt und überlagert durch die rechtlich zwingenden Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes zum speziellen Artenschutz (§§ 44 f. BNatSchG) und zu den Natura 2000-Gebieten (§ 34 BNatSchG).

Verstößt eine Variante - ggf. unter Einbeziehung von Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen - gegen ein artenschutzrechtliches Verbot, ist sie unzulässig und darf nicht realisiert werden, es sei denn, es wird eine Ausnahme zugelassen. Die Zulassung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme ist nur möglich, wenn es keine zumutbare Alternative zu dem Vorhaben gibt. Ist eine zumutbare Alternative verfügbar, besteht hinsichtlich der Variante, die den Verbotstatbestand verwirklicht, ein strikt zu beachtendes Verbot, das nicht im Wege der planerischen Abwägung überwunden werden kann. Zumutbar ist eine Alternative, wenn der mit dem Vorhaben verfolgte Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen ist. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten; BVerwG, Urteil vom 27.01.2000 - 4 C 2/99, Rn. 39 f. So kann z.B. eine Alternative aus Kostengründen ausgeschlossen werden, wenn die hierfür aufzuwendenden Mittel in keinem vertretbaren Verhältnis zu dem dadurch erreichbaren naturschutzfachlichen Gewinn stehen. Nach Auffassung des BVerwG darf eine Alternativlösung auch verworfen werden, wenn sie sich aus naturschutzexternen (z.B. hydrogeologischen) Gründen als unverhältnismäßig erweist; BVerwG, Urteil vom 12.03.2008 - 9 A 3.06 Rn. 177 ff.

Ein Vorhaben, das zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Natura 2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, ist unzulässig. Abweichend hiervon darf ein Vorhaben nur zugelassen oder durchgeführt werden, soweit es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist und zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind.

Im Ergebnis modifizieren die naturschutzrechtlichen Vorgaben die herkömmlichen Grundsätze der Variantenwahl und haben maßgeblich Einfluss auf den erforderlichen Ermittlungsaufwand.

Im vorliegenden Verfahren hat dies dazu geführt, dass sich bei den einzelnen Varianten teilweise deutliche Unterschiede in der Ermittlungstiefe ergeben haben. Während die Varianten 2 und 4 schon bei einer Grobanalyse des Abwägungsmaterials ausschieden, war zunächst hinsichtlich der Varianten 1 und 3 und schließlich hinsichtlich der Untervarianten 3 eine vertiefende Prüfung geboten.

Die Planfeststellungsbehörde kann insoweit keine Ermittlungsdefizite erkennen. Die vorgelegten Bestandserhebungen und gutachterlichen Aussagen stellen, unter Berücksichtigung der während des Planfeststellungsverfahrens vorgenommenen Ergänzungen, die Grundlagen für die Variantenwahl vollständig, methodisch zutreffend und im Ergebnis plausibel dar.

a) Verkehrsprognose

Die für das Verfahren vorgelegte Verkehrsprognose wurde oben bereits gewürdigt (siehe bei B IX). Sie ist taugliche Grundlage für den Variantenvergleich.

Soweit zuletzt nur noch Varianten 1 und 3 einer näheren Betrachtung unterzogen wurden, während eine vertiefende Betrachtung der Varianten 2 und 4 unter verkehrlichen Aspekten nicht mehr erfolgt ist, ist dies nicht zu beanstanden. Das bereits in den 90er Jahre gefundene Ergebnis, dass alle vier Varianten gleichermaßen geeignet sind, das straßenbauliche Ziel einer Verlagerung des Verkehrs von der B 311 auf die B 30 zu erreichen, trägt bis heute, da Fortschreibungen des Verkehrsgutachtens keine strukturellen Änderungen im Untersuchungsgebiet ergeben haben. Daher kann auch der Entscheidung der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegt werden, dass Varianten 2 und 4 gleichermaßen geeignet wären, das verkehrliche Ziel zu erreichen. Eine vertiefende Betrachtung wäre allenfalls dann geboten, wenn Varianten 1 und 3 aus anderen Gründen ausscheiden. Dies ist gerade nicht der Fall; es wurde festgestellt, dass Varianten 2 und 4 aus umweltbezogenen Gründen den Varianten 1 und 3 unterlegen sind.

b) Variantenbezogene Lärmberechnung

Bereits für die raumordnerische Beurteilung wurden die Lärmwirkungen aller damals geprüften Varianten abgeschätzt bzw. berechnet. Die Lärmwirkungen der Varianten 3.1. bis 3.6 sind in Rasterlärmkarten und Lärmdifferenzkarten dargestellt (Anlagen 5 und 6 zum Variantenvergleich der Antragsstellerin vom Februar 2009). Weiterer Lärmuntersuchungen bedurfte es für den Variantenvergleich nicht.

c) Umweltbezogene Erhebungen und Gutachten

Für das Verfahren wurden die relevanten Umweltdaten zu den Schutzgütern Boden, Wasser, Luft und Klima, Tiere und Pflanzen sowie Landschaftsbild und Erholung umfassend erhoben und bewertet. Zur Ermittlung der naturschutzfachlich und -rechtlich relevanten Konflikte innerhalb und außerhalb geschützter Gebiete wurden insbesondere flächendeckend durchgeführt:

- eine Biotopstrukturtypenkartierung mit Ansprache der FFH-Lebensraumtypen gemäß Anhang I FFH-Richtlinie,
- eine faunistische Bestandsaufnahme mit Erhebung der für das Gebiet bzw. seine Teilgebiete wertgebenden und repräsentativen Arten,
- eine faunistische Bestandsaufnahme mit Erhebung der relevanten Arten nach Anhang II und IV FFH-Richtlinie sowie der europarechtlich geschützten Vogelarten und
- eine Bewertung des Untersuchungsraumes im Hinblick auf die Belange des Arten- und Biotopschutzes (Flora / Fauna).

Des Weiteren hat der Vorhabenträger zu den umweltbezogenen Auswirkungen folgende Unterlagen vorgelegt:

- „Plausibilitätsprüfung“ zur raumordnerischen Variantenentscheidung von 1995 im Hinblick auf die betroffenen Umweltbelange, Stocks und Kagerer, Februar 2009, ergänzt September 2010,
- Vergleich (Risikoeinschätzung) der Untervarianten 3.1 - 3.6(-V) im Bereich nördlich von Ersingen, Stocks und Kagerer, Februar 2009,
- Faunistisches Sondergutachten zum Arten- und Biotopschutz, Trautner & Mayer 2007,

- Ergänzungsuntersuchungen zur Helm-Azurjungfer an der Westernach, Mayer 2008.

Mit der „Plausibilitätsprüfung“ hat der Antragsteller untersucht, ob die grundsätzliche Entscheidung der höheren Raumordnungsbehörde aus dem Jahr 1995 für Variante 3 aus heutiger Sicht noch richtig ist.

Mit dem als „Variantenvergleich (Risikoeinschätzung)“ bezeichneten umweltfachlichen Beitrag hat der Antragsteller die umweltrelevanten Wirkungen der Varianten 3.1 bis 3.6 einer eingehenden vergleichenden Betrachtung unterzogen. Hierin wird eine aktuelle Analyse, d.h. Erhebung, Dokumentation und problemorientierte Bewertung der räumlichen Gegebenheiten vorgenommen. Sie umfasst die Umweltschutzgüter Boden, Wasser, Klima, Pflanzen und Tiere sowie Landschaft, die Sach- und Kulturgüter sowie die auf die Umwelt gerichteten Nutzungen Land- und Forstwirtschaft, Wasserwirtschaft, Naturschutz, Erholung und Siedlung (Wohnen / Wohnumfeld). In Rasterlärnkarten und Lärmdifferenzkarten sind variantenbezogen die Lärmwirkungen dargestellt (Anlagen 5 und 6).

Im Zuge der Erstellung der Umweltverträglichkeitsstudie und des Landschaftspflegerischen Begleitplans wurden in den Jahren 2006 und 2007 Erhebungen zum Arten- und Biotopschutz im Bereich der Trassenvarianten 1 und 3 (mit Untervarianten) durchgeführt. Die Erfassungsmethoden und die gewonnenen Daten sind dokumentiert im faunistischen Sondergutachten zum Arten- und Biotopschutz (Trautner & Mayer 2007) und in den Ergänzungsuntersuchungen zur Helm-Azurjungfer an der Westernach (Mayer 2008). Die Daten fanden Berücksichtigung in der vom Vorhabenträger vorgelegten artenschutzfachlichen Beurteilung (Trautner 2008) und in den Verträglichkeitsprüfungen zu den FFH-Gebieten 7724-341 „Donau zwischen Munderkingen und Erbach“ (AG Kagerer et al. 2008a) und 7926-341 „Rot und Bellamonter Rottum“ (AG Kagerer et al. 2008b).

Nicht berücksichtigt wurden bei dieser Aktualisierung des Datenbestands zunächst Teilräume westlich und nördlich von Dellmensingen im Hinblick auf die Varianten 2 und 4. Daher wurden diese Bereiche 2010 ergänzend auf das Vorkommen geschützter Arten untersucht (Mayer & Trautner 2010).

d) Zusammenfassung/Rechtliche Würdigung

Mögliche Trassenvarianten und ihre jeweiligen Wirkungen wurden in dem Umfang ermittelt und bewertet, der erforderlich war, um Vor- und Nachteile zweifelsfrei zu klären. Neben den Untersuchungen zu den verkehrlichen Wirkungen bildet die Bearbeitung des Schutzgutes Pflanzen und Tiere den Schwerpunkt der durchgeführten Untersuchungen. Dies ist angemessen, da die Gewässerzüge von Donau und Donau-Restwasserstrecke, die angegliederten Altarme /Altwässer und der Staukanal ab dem Ersinger Stauwehr mit den angrenzenden Bereichen aufgrund der vielfältigen Lebensraumfunktionen für Pflanzen und Tiere das Hauptkonfliktfeld für das vorliegende Vorhaben darstellen. Einen weiteren Schwerpunkt bilden die hydrogeologischen Untersuchungen zu den Auswirkungen des Vorhabens auf die Fließgewässersysteme.

Der Vorhabenträger hat eine im Ergebnis umfassende Analyse zu den relevanten Umweltgütern und Umweltnutzungen vorgelegt. Die vorgelegten Fachgutachten sind methodisch einwandfrei

erstellt und plausibel. Die mehrfach gemäß den aktuellen rechtlichen und fachlichen Anforderungen ergänzten Unterlagen gewährleisten, zusammen mit den im Anhörungsverfahren gewonnenen Erkenntnissen, eine sachgerechte Entscheidung der Planfeststellungsbehörde.

3. Raumordnerische Bewertung der Varianten

Gemäß Ziel 2.6.2 des Landesentwicklungsplans (LEP) 2002 bildet die Verbindung Ulm - Ehingen (Donau) - Riedlingen (- Herbertingen) eine der landesbedeutsamen Entwicklungsachsen. In den Entwicklungsachsen sollen die für den großräumigen Leistungsaustausch notwendigen Infrastrukturen gebündelt und so ausgebaut werden, dass zwischen den Verdichtungsräumen sowie den Oberzentren unter Einbeziehung von Mittelzentren leistungsfähige Verbindungen gewährleistet sind, der Anschluss und die Entwicklung des Ländlichen Raums und der großen Erholungsräume gesichert sind und eine angemessene Einbindung des Landes und seiner Teilräume in die nationalen und transeuropäischen Netze erreicht wird (LEP Grundsatz 2.6.3).

Grundsatz 4.1.5 LEP 2002 betont die Notwendigkeit einer Verbesserung der West-Ost-Verbindungen im Süden des Landes. In der südlichen Landeshälfte fehle eine durchgängige West-Ost-Verbindung, die die Verkehrsqualität als Teil des transeuropäischen Netzes erfüllen könnte. Diese Funktion soll gemeinsam von Straßen- und Schienenverbindungen wahrgenommen werden, die insoweit qualitativ weiterzuentwickeln sind. Die Analyse der verkehrlichen Wirkungen zeigt, dass alle geprüften Varianten gleichermaßen geeignet sind, die infrastrukturelle Zielsetzung einer Verbesserung der West-Ost-Verbindungen im Süden des Landes zu erreichen.

Nach Grundsatz 1.9 des Landesentwicklungsplans ist die Nutzung von Freiräumen u.a. für Verkehrswege insbesondere durch Konzentration, Bündelung und Ausbau vor Neubau auf das für die weitere Entwicklung notwendige Maß zu begrenzen. Vorliegend kommen eine Nullvariante oder ein Ausbau der B 311 im Bestand, wodurch Neuversiegelungen in größerem Umfang und Landschaftszerschneidung weitgehend vermieden würden, allerdings nicht in Betracht. Denn der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage 1 zu § 1 Abs. 1 S. 2 des Fernstraßenausbaugesetzes) sieht eine Verbindung der B 311 mit der B 30 vor.

Nach der Rechtsprechung kann von einer dem Vorhabenträger zumutbaren Alternative dann nicht mehr die Rede sein, wenn eine Planungsvariante auf ein anderes Projekt hinausläuft, weil die vom Vorhabenträger in zulässiger Weise verfolgten Ziele nicht mehr verwirklicht werden könnten. Zumutbar ist es nur, Abstriche vom Zielerfüllungsgrad in Kauf zu nehmen, da dies typische Folge des Abwägungsgebots sei (vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 17.07.2003 - 5 S 130/06 m.w.N.). Frage sei stets, ob es sich um ein „anderes Verkehrsprojekt“ handle. Ob dies der Fall ist, ist insbesondere und zunächst daran zu messen, ob die als Alternativen bezeichneten Trassen den Vorgaben des gesetzlichen Bedarfsplans genügen. Vorliegend sieht der Bedarfsplan eine Verknüpfung zwischen B 311 und B 30 vor. Ein Ausbau der B 311 durch Erbach ist danach keine Alternative zur vorliegenden Planung.

Es kommt daher entscheidend darauf an, dass sich die gewählte Variante auf das für die weitere infrastrukturelle Entwicklung notwendige Maß begrenzt, Beeinträchtigungen ökologischer Funktionen minimiert und nachteilige Folgen nicht vermeidbarer Eingriffe ausgeglichen werden (Grundsatz

1.9 des Leitbilds zum LEP). Auch im Hinblick darauf, dass alle geprüften Varianten innerhalb eines gemäß 5.1.2 LEP (2002) festgelegten überregional bedeutsamen naturnahen Landschaftsraum verlaufen, kommt der Minimierung und Kompensation von Eingriffen bei der vorliegenden Planung besondere Bedeutung zu (Ziel 5.1.2.1 LEP). Das diesbezügliche Potential der einzelnen Varianten wird im unten folgenden Variantenvergleich eingehend gewürdigt.

Im Ergebnis steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass die Antragstrasse die raumordnerisch günstigste Ausführungsvariante ist. Dies gilt insbesondere im Vergleich mit Variante 1, die auf langer Strecke im sensiblen Bereich zwischen Donau und Donaukanal verläuft und damit höhere Risiken für das Schutzgut Pflanzen und Tiere birgt als die Antragstrasse. Zugleich hat sie ein geringeres Potential für Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, insbesondere im Hinblick auf Natura 2000-Belange und den speziellen Artenschutz. Zwar ist auch die Antragstrasse mit Beeinträchtigungen für Natura 2000-Belange sowie streng geschützte Arten verbunden, im Südkorridor besteht allerdings ein Spielraum für Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, der im Nordkorridor von vornherein aufgrund der engen räumlichen Verhältnisse nicht gegeben ist.

Wegen der Bedeutung der umweltbezogenen Trassenoptimierung treten landwirtschaftliche Belange, die bei der Antragstrasse in stärkerem Maße beeinträchtigt werden als bei Variante 1, im Ergebnis zurück. Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen im vorgesehenen Umfang ist notwendig; die Möglichkeiten der Flurneuordnung werden genutzt (Ziel 5.3.2 LEP).

4. Abschichtung der Varianten 2 und 4

a) Variante 2

aa) Bodennutzung / Landwirtschaft

Der Flächenbedarf sowie der Umfang der Neuzerschneidung zusammenhängender landwirtschaftlicher Nutzflächen liegt bei den Varianten 2 und 3.6 in vergleichbarer Größenordnung.

bb) Siedlungsstruktur

Variante 2 rückt gegenüber der Bestandstrasse der B 311 zwar vom Siedlungsrand Donaurieden nach Süden ab, gegenüber der Antragstrasse ist jedoch mit deutlich umfänglicheren Störungen am südlichen Ortsrand zu rechnen. Mit der Variante 2 verbunden ist des Weiteren eine randliche Entwertung zukünftiger, nach Norden gerichteter Entwicklungsoptionen von Dellmensingen, die dort in räumlicher Zuordnung zu Sportplätzen und Kleingartenanlagen konzeptionell angedacht sind. Eine größere, nordöstlich von Dellmensingen gelegene, geplante gewerbliche Entwicklungsfläche wird zerschnitten.

Soweit Variante 2 im Raumordnungsverfahren hinsichtlich der Lärmeinwirkungen auf besiedelte Bereiche noch als günstiger gegenüber den damals geprüften Varianten 3 angesehen wurde, entfällt dieser Vorteil durch das Abrücken der Antragstrasse von Ersingen.

cc) Siedlungsnaher Freiräume / Erholungsnutzung

Variante 2 durchschneidet den südöstlich von Donaurieden gelegenen Sportplatz und führt unmittelbar am Vereinsheim vorbei; hochwertige und intensiv genutzte siedlungsnaher Freiräume werden durchschnitten und entwertet. Die betroffenen Bereiche liegen vollständig im Landschaftsschutzgebiet.

Variante 2 entwertet darüber hinaus hochwertige siedlungsnaher Freiräume nördlich von Dellmensingen, die eine entsprechende Freizeitinfrastruktur / Erholungsinfrastruktur aufweisen und sich durch räumliche Bezüge zum nahegelegenen Staukanal auszeichnen; diese würden zerschnitten. Die Entwertung dieses Raumes betrifft darüber hinaus randlich das entlang des Staukanals zur Ausweisung vorgeschlagene Landschaftsschutzgebiet und den dort ausgewiesenen Regionalen Grünzug.

dd) Arten und Biotope

Bei Realisierung der Variante 2 ist von einer Aufwertung der Verkehrsfunktion der K 7374 (Dellmensingen - Donaustetten) und der K 7375 (Dellmensingen - Erbach) nördlich von Dellmensingen auszugehen. Die hieraus resultierende Zunahme von Störungen und Verlärmung im Bereich der Querung der Donau-Restwasserstrecke und des Staukanals (K 7374) bzw. im Bereich der langen Parallelführung zum Staukanal (K7374) stehen den fachlichen Entwicklungszielen für diesen Raum, der spezifische und hochwertige Funktionen als (Teil-)Lebensraum für Brut- sowie Rast- und Zugvögel übernimmt, entgegen.

Variante 2 ist gegenüber der Antragstrasse insoweit im Vorteil, als weniger Reviere der Feldlerche (nordwestlich und nordöstlich von Dellmensingen) von Störungen im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG betroffen werden. Auch hinsichtlich der Helm-Azurjungfer weist Variante 2 ein geringeres Konfliktpotential als die Antragstrasse auf. Insgesamt ist wegen der Beeinträchtigungen für Brutvogelbestände ebenso wie für Rast- und Zugvögel das Konfliktpotential jedoch wesentlich größer.

Variante 2 quert den Erbacher Stausee im Nahbereich von Zwergtaucher-Revieren. Hinsichtlich der Zug- und Rastvögel im Bereich der Erbacher Stauseen ist deren Querung und die unmittelbare Parallelführung ebenfalls problematisch. Schließlich haben die zwischen den Erbacher Stauseen und der Bahnlinie bzw. der K 7375 und beidseits des Staukanals gelegenen landwirtschaftlichen Flächen im Winterhalbjahr Bedeutung als Nahrungshabitat größerer Bestände der Graugans. Diese Bereiche würden durch Variante 2 durchschnitten. Die Querung der Rot im Bereich der Mündung in den Staukanal und die lange Parallelführung zum Staukanal nördlich von Dellmensingen sind ebenfalls problematisch, da beides Rasthabitate mit sehr hoher Bedeutung für Krickente und Zwergtaucher sind.

Während im unmittelbaren Querungsbereich des Erbacher Stausees baulich-konstruktiver Lärmschutz zur weitgehenden Minderung von Störungen entsprechend dem Vorgehen bei der Antragstrasse möglich ist, können die erheblichen Beeinträchtigungen/Störungen durch die anschließende unmittelbare Führung entlang des Erbacher Stausees nicht entsprechend minimiert werden. Ein umfänglicher und wirksamer baulich-konstruktiver Lärmschutz würde hier zu einer strukturellen

und visuellen Abriegelung und somit zu einer nachhaltig wirksamen Zäsur in der freien Landschaft führen. Dies kann nicht als zufriedenstellender, tragfähiger Lösungsansatz bewertet werden. Das gleiche gilt für einen baulich-konstruktiven Lärmschutz entlang des Staukanals. Er würde den Übergang von siedlungsnahen, hochwertigen Freiräumen zum Staukanal linear auf größerer Strecke abriegeln.

Im Gegensatz zur Antragstrasse würde Variante 2 Fledermausflugstraßen queren. Die damit verbundenen Konflikte könnten zwar voraussichtlich in gewissem Umfang minimiert werden durch Querungshilfen und Kollisionsschutz. Allerdings würden andere Qualitäten des betroffenen Raums diesen Maßnahmen entgegenstehen.

Schließlich wird der überörtlich und regional bedeutsame Biotopverbund mit Feuchtgebietslebensräumen entlang von Donau und Staukanal bei Realisierung von Variante 2 deutlich stärker durchschnitten (auf einer Strecke von insgesamt 1.450 m) als bei der Antragstrasse (ca. 800 m).

ee) Landschaft

Variante 2 quert den Gewässerzug der Donau mit angelagertem Staukanal mit langer, diagonal verlaufender Durchschneidung an einer Stelle, die von der Naturraumausstattung und Naturnähe des Gewässerabschnittes und der Charakteristik her hochwertiger einzustufen ist, als der durch Variante 3.6 betroffene.

ff) Oberflächenwasser / Wasserwirtschaft / Hochwasserschutz

Variante 2 überbaut und zerschneidet in wesentlich größerem Umfang überschwemmungsgefährdete Bereiche bzw. Druckwasserbereiche beidseits der Donau und in der Niederung von Rot und Westernach als die Antragstrasse.

Außerdem ist bei Realisierung von Variante 2 auf Grund der Hochwassergefährdung durchgängig von einer Trassierung in Dammlage auszugehen. Durch Rückstau könnte es zu einer Verschärfung der Hochwassergefährdung der nördlichen Siedlungsrandbereiche von Dellmensingen kommen.

b) Variante 4

Variante 4 kann westlich der Bahnlinie Biberach - Ulm wie die Antragstrasse geführt werden. Maßgebliche Unterschiede resultieren aus der Linienführung zwischen der Bahnlinie Biberach - Ulm und der B 30.

aa) Bodennutzung / Landwirtschaft

Der Flächenbedarf bei Variante 4 ist umfänglicher als bei der Antragstrasse. Hinsichtlich der Neuzerschneidung zusammenhängender landwirtschaftlicher Nutzflächen ist Variante 4 gegenüber der Antragstrasse im Vorteil.

bb) Siedlungsstruktur

Variante 4 führt die Verkehrsbelastungen mitten in siedlungsstrukturelle Zusammenhänge westlich und nördlich von Dellmensingen hinein. Die Neutrassierung erfolgt in unmittelbarer Nähe zu vorhandenen und geplanten Wohngebieten. Mit der Trassierung verbunden ist eine Zerschneidung

bzw. Entwertung zukünftiger, nach Norden gerichteter Entwicklungsoptionen von Dellmensingen, die dort in räumlicher Zuordnung zu Sportplätzen, Kleingartenanlagen konzeptionell angedacht sind. Eine größere, nordöstlich von Dellmensingen gelegene, geplante gewerbliche Entwicklungsfläche wird zerschnitten.

cc) Siedlungsnahe Freiräume / Erholungsnutzung

Variante 4 zerschneidet hochwertige siedlungsnahe Freiräume nördlich von Dellmensingen, die eine entsprechende Freizeit- und Erholungsinfrastruktur aufweisen und sich durch räumliche Bezüge zum nahegelegenen Staukanal auszeichnen. Die Entwertung dieses Raumes würde auch randlich das entlang des Staukanals zur Ausweisung vorgeschlagene Landschaftsschutzgebiet und den dort ausgewiesenen Regionalen Grünzug betreffen.

dd) Arten und Biotope

Hinsichtlich der Verlärmung gilt dasselbe wie bei Variante 2: Auszugehen ist von einer Aufwertung der Verkehrsfunktion der K 7374 (Dellmensingen - Donaustetten) und der K 7375 (Dellmensingen - Erbach) nördlich von Dellmensingen. Damit verbunden sind Verkehrszunahmen auf diesen Straßen. Die hieraus resultierende Zunahme von Störungen und Verlärmung im Bereich der Querung der Donau-Restwasserstrecke und des Staukanals (K 7375) bzw. im Bereich der langen Parallelführung zum Staukanal (K 7374) stehen den fachlichen Entwicklungszielen für diesen Raum, der spezifische und hochwertige Funktionen als (Teil-) Lebensraum für Brut-, Rast- und Zugvögel übernimmt, entgegen.

Auch Variante 4 ist gegenüber der Antragstrasse insoweit im Vorteil, als weniger Reviere der Feldlerche (westlich, nördlich und nordöstlich von Dellmensingen) von Störungen im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG betroffen werden. Allerdings liegen im unmittelbaren Einflussbereich der Trasse zwei Rebhuhnreviere, die von Störungen im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG betroffen wären; bei der Antragstrasse wird nur ein Revier berührt.

Variante 4 hat zudem den Nachteil, dass sich die Trasse unmittelbar an Rasthabitate sehr hoher Bedeutung am Staukanal nördlich Dellmensingen annähert, die spezifische Funktionen für Krickente und Zwergtaucher haben. Baulich-konstruktiver Lärmschutz würde den Übergang von siedlungsnahen, hochwertigen Freiräumen zum Staukanal linear auf größerer Strecke abriegeln; dies kann ebenso wie bei Variante 2 nicht als zufriedenstellender, tragfähiger Lösungsansatz bewertet werden.

Schließlich quert Variante 4 zwei relevante Flugstraßen von Wasser- und Zwergfledermaus zwischen Dellmensingen und den Stauseen bzw. dem Staukanal. Dieser Konflikt könnte jedoch voraussichtlich durch lokale Schadensbegrenzungsmaßnahmen mit Querungs- und Kollisionsschutz entschärft werden. Umfänglichere Schadensbegrenzungsmaßnahmen mit Kollisionsschutz stünden allerdings den anderweitigen Qualitäten des Raumes entgegen. Bei der Antragstrasse tritt dieser Konflikt nicht auf.

ee) Oberflächenwasser /Wasserwirtschaft /Hochwasserschutz

Auch bei Realisierung von Variante 4 ist auf Grund der Hochwassergefährdung durchgängig von einer Trassierung in Dammlage auszugehen. Es kommt hier zu einer Verschärfung der Hochwassergefährdung der Siedlungsrandbereiche von Dellmensingen, da die von Süden her zufließenden Wassermassen durch die diagonal von Südwest nach Nordost verlaufende Linienführung direkt auf den Hauptort zugeführt werden.

c) Ergebnis

Variante 4 ist hinsichtlich landwirtschaftlicher Belange gegenüber der Antragstrasse leicht im Vorteil. In Bezug auf die Möglichkeiten der Eingriffsminimierung und Kompensation sowie wegen der erheblichen Beeinträchtigung Dellmensingens in siedlungsstrukturellen Belangen und wegen der Durchschneidung hochwertiger siedlungsnaher Freiräume nördlich von Dellmensingen ist Variante 4 gegenüber der Antragstrasse insgesamt allerdings deutlich im Nachteil.

Variante 2 weist gegenüber der Antragstrasse keine Vorteile auf und ist gleichzeitig in Bezug auf Natur und Landschaft, die Betroffenheit hochwertiger siedlungsnaher Freiräume und in Bezug auf siedlungsstrukturelle Belange im Nachteil.

Weitergehende Erhebungen zu diesen Trassen waren nicht geboten.

5. Verkehrliche Wirkungen der Varianten 1 und 3 mit Untervarianten

Das Bestandsnetz, der Prognosenullfall, Variante 1 und die Untervarianten 3 werden in folgender Darstellung, aufgegliedert nach Straßenabschnitten, einander gegenübergestellt. Die Verkehrszu- bzw. -abnahme ist in eckigen Klammern beziffert. Variante 1 steht zugleich für Variante 1a, da sich die Wirkungen gleich darstellen. Variante 3.1 steht repräsentativ für 3.1, 3.2 und 3.5, die sich nur unwesentlich in ihrer räumlichen Lage unterscheiden. Variante 3.6 steht repräsentativ für die Varianten 3.3, 3.4 und 3.6.

Soweit einzelne Werte nicht angegeben sind, ergeben sich dort keine Auswirkungen.

B 311 Querspange Erbach - Verkehrsbelastung

Stand: 10.02.2011

			Bestandnetz 2005 (Plan vom 08.12.2009)		Prognosenullfall 2020/25 (Plan vom 24.04.2007)		Variante1 Prognosenet 2020/25 (Plan vom 24.04.2007)		Variante3.1* Prognosenet 2020/25 (Plan vom 24.04.2007)		Antragstrasse Variante 3.6** Prognosenet 2020/25 (Plan vom 06.08.2007)	
Plan Nr.	Straße	Abschnitt	Kfz/24h Abb 3.2	SV/24h	Kfz/24h Abb 2.2	SV/24h	Kfz/24h Abb 3.2 [Abb 4 = Differenz zum Bestand- netz 2005]	SV/24h	Kfz/24h Abb 5.2 [Abb 6= Differenz zum Bestand- netz 2005]	SV/24h	Kfz/24h Abb 9.2 [Abb 10= Differenz zum Bestandnetz 2005]	SV/24h
33	B 311 neu	Querspange	-	-	-	-	13.100- 14.950	1.350- 1.850	11.000- 14.250	1.150- 1.750	12.600- 15.500	1.100- 1.650
1	B 311	südlich Oberdischingen	12.550	1.775	13.450	1.900	16.600 [+3.150]	2.300	16.600 [+3.150]	2.300	16.600 [+3.150]	2.300
3	B 311	Oberdischingen- Donaurieden	13.200	1.775	14.250	1.900	18.550 [+4.300]	2.450	9.500 [-4.800]	1.400	19.650 [+5.400]	2.500
9	B 311	Donaurieden	13.200	1.775	14.250	1.900	19.750 [+5.500]	2.450	9.500 [-4.800]	1.400	9.950 [-4.300]	1.500
13	B 311	Donaurieden- Erbach	13.550	1.800	14.650	1.900	5.750 [-8.900]	1.100	9.250 [-5.350]	1.300	8.300 [-6.350]	1.400
15	B 311	Erbach vor Netzknoten	19.200	1.825	20.800	1.850	14.250 [-6.550]	1.450	14.550 [-6.250]	1.700	14.250 [-6.550]	1.550
16	B 311	Erbach nach Netzknoten	13.550	1.725	14.750	1.750	7.950 [-6.800]	1.200	8.350 [-6.400]	1.450	8.150 [-6.600]	1.300
17	B 311	Erbach-Ulm	14.600	1.700	15.650	1.850	10.250 [-5.450]	1.700	10.250 [-5.450]	1.700	10.250 [-5.450]	1.700
26	B 30	Dellmensingen- Stetten	28.850	3.325	31.000	3.550	32.850 [+1.900]	4.300	32.850 [+1.900]	4.300	32.850 [+1.900]	4.300
24	B 30	Dellmensingen- Donaustetten	28.850	3.325	31.000	3.550	39.800 [+8.800]	5.400	41.550 [+10.550]	5.200	41.300 [+10.300]	5.200
21	B 30	Donaustetten- Wiblingen	31.850	3.750	34.200	4.050	42.250 [+8.050]	5.650	42.250 [+8.050]	5.650	42.250 [+8.050]	5.650
12	L 240	Bach-Erbach	2.900	150	3.100	150	-	-	-	-	2.100 [-1.000]	100
18	L 240	Erbach- Donaustetten	8.350	800	9.000	850	5.800 [-3.150]	300	7.100 [-1.850]	450	6.650 [-2.300]	500
20	L 240	westl. B 30 Donaustetten- Unterweiler	8.800	900	9.450	1.000	5.200 [-4.250]	450	8.450 [-1000]	750	7.850 [-1.650]	750
22	L 240	östl. B 30 Donaustetten- Unterweiler	4.600	275	4.900	300	5.050 [+100]	300	5.050 [+100]	300	5.050 [+100]	300
2	K 7412	Östlich OD Oberdischingen	5.000	275	5.400	300	5.350 [-50]	250	5.350 [-50]	250	5.350 [-50]	250
4	K 7412	Oberdischingen- Ersingen	4.850	300	5.250	350	5.650 [+400]	450	8.050 [+2.800]	600	6.750 [+1.500]	450
5	K 7412	südl. OD Ersingen	nicht be- kannt	nicht be- kannt	4.950	300	4.950	300	4.950	300	4.950	300
6	K 7373	westl. OD Ersingen	3.300	75	3.500	100	2.800 [-700]	350 [+250]	4.000 [+500]	500	3.350 [-150]	450 [+350]
7	K 7373	Ersingen- Dellmensingen südl. der Quersp.	3.800	125	4.000	150	3.150 [-850]	250 [+100]	750 [-3.300]	50	2.050 [-1.950]	200 [+50]
8	K 7373	Ersingen- Dellmensingen nördl. der Quersp.	3.800	125	4.000	150	3.150 [-850]	250 [+100]	2.500 [-1.550]	500 [+450]	3.600 [-400]	500 [+350]
29	K 7373	westl. OD Dellmensingen	6.000	225	6.450	250	3.850 [-2.600]	50	3.250 [-3.200]	50	2.500 [-3.950]	50
30	K 7373	östl. OD Dellmen- singen	-	-	2.450	200	3.950 [+1.450]	500	250 [-2.200]	50	250 [-2.200]	50

25	K 7373	Dellmensingen-Humlangen	2.300	175	2.450	200	3.950 [+1.450]	500	3.950 [+1.450]	500	3.950 [+1.450]	-
10	K 7361	OD Donaurieden	1.075	-	1.075	-	-	-	-	-	2.075 [+1.000]	-
11	K 7361	Donaurieden-Bach	450	75	500	100	-	-	-	-	1.500 [+1.000]	150 [+50]
14	K 7375	Erbach-Dellmensingen	7.000	250	7.450	300	8.850 [+1.400]	850	5.750 [-1.700]	550 [+250]	6.100 [-1.350]	500 [+200]
14a	K 7375	Dellmensingen-Erbach	7.000	250	7.450	300	5.550 [-1.900]	250	5.750 [-1.700]	550 [+250]	6.100 [-1.350]	500 [+200]
27	K 7374	Donaustetten-Dellmensingen	3.350	200	3.600	250	3.500 [-50]	300	2.000 [-1.550]	350 [+100]	1.850 [-1.750]	250
28	K 7374	nörtl. OD Dellmensingen	3.350	200	3.600	250	7.000 [+3.400]	850	2.000 -1.550]	350 [+100]	1.850 [-1.750]	250
31	K 7374	südl. OD Dellmensingen (nördl. der Quersp.)	3.850	200	4.100	200	4.350 [+250]	450	3.100 [-1.000]	250 [+50]	3.700 [-400]	200
32	K 7374	Dellmensingen-Stetten (südl. der Quersp.)	3.850	200	4.100	200	4.350 [+250]	450	4.350 [+200]	450	4.350 [+200]	450
19	K 9906	Donaustetten-Gögglingen	4.100	175	4.400	200	4.500 [+100]	200	4.500 [+100]	200	4.500 [+100]	200
23	K 9910	Donaustetten-Humlangen	4.150	350	4.500	350	4.100 [-400]	300	4.100 [-400]	300	4.100 [-400]	300

Die Übersicht zeigt, dass alle Varianten gleichermaßen geeignet sind, die verkehrlichen Zielsetzungen zu erreichen. Auch verbleibt bei allen Varianten der Durchgangsverkehr und der verbleibende Ziel- und Quellverkehr in Größenordnungen, die vom bestehenden und geplanten Straßennetz bewältigt werden können.

Die Varianten 3 stellen sich als verkehrswirksamer dar, da sie 1.500 bis 1.700 Kfz/24h mehr auf die B 30 im Abschnitt zwischen L 240 und Querspange führen als Variante 1. Die Varianten 3 haben zudem den Vorteil, dass sie die „Holzstockgemeinden“ anbinden. Vor allem für Fahrten zwischen Hüttisheim, Schnürpflingen oder Staig und Ulm/Neu-Ulm ergibt sich eine schnellere und komfortablere Anbindung über die B 30.

Die Verkehrsentslastung in der Ortsdurchfahrt Erbach der B 311 ist in allen untersuchten Varianten in etwa gleich groß und liegt in der Größenordnung von 6.400 bis 6.800 Kfz/24h. Die Entlastungswirkungen für die einzelnen Ortschaften im übrigen hängen maßgeblich davon ab, wo die Querspange von der B 311 alt abzweigt. Die verkehrlichen Wirkungen können dahingehend zusammengefasst werden, dass

- Variante 1 gegenüber den Varianten 3 wegen der negativen Lärmwirkungen im Süden Erbachs und wegen der Nähe der Trasse zu Donaurieden im Nachteil ist.
- Variante 3.1 wegen der besseren Entlastung von Oberdisingen bei sonst vergleichbaren Auswirkungen leicht im Vorteil ist gegenüber der Antragstrasse Variante 3.6.

Im Einzelnen:

Variante 1 wäre mit Lärmeinwirkungen auf die südlichen Bereiche der Kernstadt Erbach verbunden. Sie würde für Donaurieden zwar eine Entlastung für die Bebauung westlich der heutigen B 311 bringen. Für einige Bereich östlich der heutigen B 311, die dann näher an der neuen Trasse liegen würden, würde sich die Situation allerdings verschlechtern. Hier wären aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Bei den Varianten 3, die weiter südlich von der B 311 alt abzweigen, ist die Entlastung in der Ortsdurchfahrt Donaurieden zwar weniger groß; dafür wird

allerdings die Ortsrandlage nicht mit der Neubautrasse belastet. Die Antragstrasse ist hier eindeutig überlegen.

Die Belastung auf der L 240 stellt sich bei Variante 1 zwar günstiger dar als bei den Varianten 3, was in erster Linie mit der räumlichen Nähe der Trassenführung zur L 240 zusammenhängt. Auch die Mehrbelastung auf der K 7412 Oberdischingen-Ersingen fällt bei Variante 1 geringer aus als bei allen anderen Varianten. Grund ist, dass bei Variante 3 der Verkehr aus Ersingen über die K 7412 in Richtung B 311 bzw. Querspange fährt. Diese Vorteile sind jedoch im Vergleich zu den gegenüber der Antragstrasse ungünstigeren Wirkungen an anderer Stelle als gering einzustufen:

In der Ortsdurchfahrt von Dellmensingen sind die Entlastungen auf der K 7373 bei Variante 3 mit 3.200 bzw. 3.950 Kfz/24h größer als bei den Varianten 1 mit 2.600 Kfz/24h. Auch die K 7374 östlich von Dellmensingen wird in den Varianten 3 entlastet (1.550 bis 1.750 Kfz/24h weniger), wohingegen bei Variante 1 der Verkehr dort um 3.400 Kfz/24h gegenüber dem Prognosenullfall (ohne Querspange) steigen würde. Grund für die unterschiedliche Verkehrsverteilung ist die Entfernung der Querspange zu Donaustetten. Bei Variante 1 nutzt der Verkehr aus und nach Donaustetten verstärkt die K 7374, anstatt über die B 30 zu fahren.

Zu den Untervarianten 3:

Die Untervarianten 3 unterscheiden sich, wie oben ausgeführt, nur im Westabschnitt zwischen der B 311 und der Bahnlinie Biberach - Ulm.

Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs von der B 311 auf die B 30 werden die Verkehrsverhältnisse in Erbach bei den Varianten 3.1, 3.2 und 3.5 gleichermaßen verbessert. Für Variante 3.3 gilt dies ebenfalls unter der Voraussetzung, dass der Knoten Oberdischingen in die Gabelung B 311 neu/Querspange einbezogen wird. Bei den Varianten 3.4 und der Antragstrasse 3.6 ergibt sich für die B 311 nördlich Donaurieden eine etwas höhere Verkehrsentslastung als bei Varianten 3.1. Dagegen führt die Antragstrasse zwischen Knoten K 7412 und dem Abzweig der Querspange von der B 311 alt zu einer Mehrbelastung gegenüber dem Prognosenullfall. Bei Variante 3.1 hingegen tritt für Oberdischingen eine deutliche Entlastung auf der B 311 ein. Südlich des Knotens B 311 /K 7412 erreicht die Variante 3.1 allerdings die gleiche Verkehrsmenge wie die Antragstrasse.

Die Varianten 3.1, 3.2 und 3.5 ziehen durch Überlagerung der Lärmbänder der Querspange und der K 7373 zusätzliche Belastungen am nördlichen Ortsrand von Ersingen nach sich, die zwar unter dem einschlägigen Gebietsgrenzwert liegen, jedoch flächenmäßig durchaus relevant sind. Die Ortsränder von Oberdischingen und Donaurieden werden entlastet. Bei Untervariante 3.3 ist auf Grund der Ausrichtung der Längsachse davon auszugehen, dass es zu merklichen Zusatzbelastungen für Oberdischingen kommt.

Die Untervariante 3.4 und die Antragstrasse 3.6 bringen auf Grund entsprechender Verkehrsmengenverlagerungen geringfügige Lärmzunahmen an den Ortsrändern von Ersingen und Oberdischingen mit sich. Der Ortsrand von Donaurieden wird bei beiden Varianten etwa gleichermaßen entlastet, allerdings nicht in dem Umfang wie bei Untervariante 3.1.

Die für die Antragstrasse 3.6 ermittelten Verkehrsverlagerungen von der L 240 auf die K 7361 (Steigstraße in Donaurieden) entstehen durch die direktere Anbindung der Querspange und würden bei den weiter südlich abzweigenden Untervarianten nicht entstehen. Der Mehrverkehr stellt sich zwar aufgrund der geringen Vorbelastung und der konkreten Straßenverhältnisse als erheblich dar; im Ergebnis bleibt die Belastung allerdings unter der durchschnittlichen Belastung einer Kreisstraße in Baden-Württemberg (ca. 2.500 Kfz/ 24h). Der Verkehr kann auf der bestehenden Straße auch ohne Probleme abgewickelt werden. Der Lärmproblematik kann durch passive Schutzmaßnahmen abgeholfen werden. Insofern ist dieser Nachteil der Antragstrasse in Anbetracht der günstigen Gesamtauswirkungen im Netz hinzunehmen und nicht geeignet, die Vorteile der Antragstrasse insgesamt gegenüber den anderen Varianten zu schwächen.

Ergebnis:

Die Varianten 3 sind den Varianten 1 hinsichtlich der Verkehrswirksamkeit geringfügig überlegen, da sie mehr Verkehre auf die B 30 konzentrieren als die Varianten 1. Die Varianten 3 haben zudem den Vorteil, dass sie die „Holzstockgemeinden“ anbinden. Auch hinsichtlich der Auswirkungen auf besiedelte Bereiche sind die Varianten 3 günstiger als Variante 1, die mit direkten Lärmwirkungen auf besiedelte Bereiche (Erbach und Donaurieden östlich der B 311) verbunden wäre. Die Antragstrasse verläuft siedlungsferner. Variante 3.1 ist wegen der besseren Entlastung von Oberdächungen bei sonst vergleichbaren Auswirkungen leicht im Vorteil gegenüber der Antragstrasse Variante 3.6.

6. Abschichtung der Varianten 1 und 1a

a) Bodennutzung und Landwirtschaft

Es wurde bereits oben festgestellt, dass die Varianten 1 hinsichtlich der Betroffenheit landwirtschaftlicher Belange eindeutig den Varianten 3 und damit auch der Antragstrasse vorzuziehen ist.

Zwar ist die Inanspruchnahme von Böden hoher oder sehr hoher Wertigkeit bei den Varianten 1/1a und 3 aufgrund der längeren Mitbenutzung der B 311 und der hieraus resultierenden Ausbaustreckenanteile bei den Varianten 1/1a vergleichbar. Variante 3 führt jedoch zu umfänglichen Zerschneidungen hochwertiger landwirtschaftlicher Flächen. Dies ist bei Variante 1 nicht der Fall.

b) Wirkungen auf Natur und Landschaft

Die Gewässerzüge von Donau bzw. Donau-Restwasserstrecke, die der Donau angegliederten Altarme / Altwässer sowie der Staukanal ab dem Ersinger Stauwehr sind die sensibelsten Bereiche im Untersuchungsraum. Dies liegt an den vielfältigen Lebensraumfunktionen für die Pflanzen- und Tierwelt sowie dem Arteninventar, der spezifischen Verbreitung von Überschwemmungsflächen und Druckwasserbereichen, sowie an der strukturellen Qualität und der Erholungsfunktion, die diesem Bereich zukommt.

Die Varianten 1 würden massiv in diesen Bereich eingreifen. Berührt werden dort in besonderem Maße die Belange der Natura 2000-Gebiete 7724-341 (Donau zwischen Munderkingen und Erbach) und 7926-341 (Rot und Bellamonter Rottum).

Nach § 34 BNatSchG sind Vorhaben, soweit sie geeignet sind, einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Vorhaben ein Natura 2000-Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des Gebiets zu überprüfen. Ergibt die Prüfung, dass das Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, ist es unzulässig. Abweichend davon darf ein Projekt nur zugelassen oder durchgeführt werden, soweit es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist und zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind.

Die im Zuge der Varianten 1 / 1a zu prognostizierenden Beeinträchtigungen für wertgebende Lebensräume und Arten(-gruppen) sind gravierend. Von erheblichen Beeinträchtigungen maßgeblicher Bestandteile der beiden betroffenen FFH-Gebiete und der hierauf ausgerichteten Erhaltungsziele muss ausgegangen werden.

- Biber als gemeldete Anhang II-Art für das FFH-Gebiet „Donau zwischen Munderkingen und Erbach“,
- Wasser-Fledermaus als charakteristische Art des FFH-Gebietes „Donau zwischen Munderkingen und Erbach“,
- charakteristische Avifauna des FFH-Gebietes „Donau zwischen Munderkingen und Erbach“,
- (charakteristische) und gemeldete Fischfauna des FFH-Gebietes „Rot und Bellamonter Rotum“.

Vorliegend besteht mit der Variante 3 eine Lösung, die weniger Konflikte mit Natura 2000-Belangen hervorruft, da sie wesentlich bessere Vermeidungs- und Minimierungsmöglichkeiten bietet.

Außerdem besteht die Gefahr, dass durch Auswirkungen der Planung artenschutzrechtliche Verbotstatbestände (§ 44 BNatSchG) verwirklicht werden. Eine Ausnahme von den Verboten kann gegebenenfalls nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind. Die Varianten 1/1a schonen zwar - im Gegensatz zur Antragstrasse - die Feldlerchenbestände in der ackerbaulich genutzten Landschaft um Dellmensingen. Sie verlaufen aber auf über 2 km im unmittelbaren Nahbereich der für die Vogelfauna besonders bedeutsamen Stauseen mit Donaukanal. Hier sind erhebliche Störungen ebenfalls europarechtlich streng geschützter Arten zu erwarten, die in ihrer naturschutzfachlichen Bedeutung diejenige der Feldlerche deutlich übersteigen. Zudem besteht ein hohes Risiko von Individuenverlusten für Biber, Fledermäuse und geschützte Vogelarten.

Insgesamt erweisen sich die Varianten 1/1a daher in Bezug auf Arten und Biotope fachlich eindeutig als weniger geeignet. Es kann zudem ohne vertiefte Prüfung prognostiziert werden, dass die Verwirklichung der Variante 1 an artenschutzrechtlichen Verboten scheitern würde. Die Voraussetzungen für die Zulassung einer Ausnahme wären nicht gegeben, da mit der Antragstrasse eine Alternative gegeben wäre, die sich unter keinem erdenklichen Aspekt als unzumutbar erweist. Soweit man davon ausgeht, dass insofern auch artenschutzfremde Gründe angeführt werden

können, stellen sich die Auswirkungen auf die Landwirtschaft jedenfalls nicht als so gravierend dar, dass die Realisierung der Antragstrasse unzumutbar wäre.

Auch die Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds wären bei Variante 1 deutlich größer als bei der Antragstrasse. Denn durch Variante 1 werden zwischen Donaurieden und Erbach auf vergleichsweise großer Streckenlänge Hang- und Niederungsbereiche durch die Neubautrasse und Anschlussbauwerke nachhaltig überformt. Die Antragstrasse zieht zwar ebenfalls insbesondere im Bereich der Querung Donau-Restwasserstrecke und Staukanal bau-, anlage- und betriebsbedingte Risiken und eine nachhaltige Überformung dieses Bereiches nach sich. Allerdings ermöglichen die beiden Brückenbauwerke über die Donau-Restwasserstrecke und den Staukanal mit den ausreichend dimensionierten Brückenfeldern im Vorlandbereich bei der Antragstrasse nahezu uneingeschränkt die Aufrechterhaltung der funktionalen, strukturellen und visuellen Bezüge entlang von Donau und Staukanal. Die betriebsbedingten Risiken können durch den vorgesehenen baulich-konstruktiven Lärmschutz weitestgehend gemindert werden. Dieser ist nur möglich aufgrund der senkrechten und kurzen Querung des sensiblen Bereichs und des hoch über dem Gelände liegenden Ausgangspunkts der Emissionen.

Variante 1 wäre schließlich mit massiven Eingriffen in den Grundwasserkörper verbunden, da hier umfangreiche Baumaßnahmen im Grundwasserbereich notwendig würden. Bei der Antragstrasse ist dies nicht der Fall.

c) Erholungsnutzung

Varianten 1 und 1a würden zu massiven und räumlich sehr umfänglichen zusätzlichen Verlärmungen von Bereichen mit vorhandener bzw. geplanter Freizeitentwicklung südlich und östlich von Erbach führen, weshalb sie auch insoweit im Nachteil gegenüber der Antragstrasse sind.

d) Aktuelle Erkenntnisse zu den Erbacher Baggerseen

Im Rahmen des Erörterungstermins wurde angesprochen, dass sich durch den zwischenzeitlichen Bau einer Ferienhausanlage am Erbacher Kiessee die Bedeutung dieses Gebietes für die Vogelfauna verändert haben könnte. Dort wurden im Jahr 2007 im Rahmen des faunistischen Sondergutachtens zwei bis drei Reviere des landesweit vom Aussterben bedrohten Drosselrohrsängers festgestellt. Er besiedelt ausschließlich den wasserseitigen Teil von Verlandungszonen mit mindestens einjährigen Schilf- und Rohrkolbenbeständen und weist in Baden-Württemberg einen sehr geringen Brutbestand auf. Dieses Vorkommen war ausschlaggebend für die Bewertung des Erbacher Kiessees als überregional bedeutsam, allerdings waren auch weitere naturschutzfachlich relevante Arten vertreten. Erst im Zeitraum nach der o. g. Bestandsaufnahme war mit dem Bau der Ferienhausanlage begonnen worden.

Es war zu prüfen, inwieweit sich durch eine ggf. zu aktualisierende Bewertung Änderungen im vorgenommenen Vergleich der Varianten ergeben könnten und inwieweit hieraus möglicherweise ein Aktualisierungsbedarf der faunistischen Daten für das betreffende Teilgebiet entsteht.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass es für den dargestellten Vergleich der Varianten (Bilanzierung Störung nach Trassenlänge) nicht ausschlaggebend ist, ob sich die Bewertung des Kiessees ver-

ändert hat. Denn für die Vergleichsbilanzierung wurde ein 100 und 200 m-Puffer zugrunde gelegt, wodurch dieses Gebiet (knapp) noch nicht berührt wird. Es wird erst von einem 300m-Puffer berührt. Seine Bewertung ging daher nicht in die oben angesprochene Bilanz ein. Ausschlaggebend für die kritische Beurteilung der Varianten 1 und 1a ist die gleichfalls sehr hoch bewertete Kette der Donaustauseen, die sehr viel näher an den Varianten 1 / 1a liegen. Es ergibt sich zusammenfassend daher auch bei anderer Bewertung des Erbacher Kiessees keine Änderung im Grobvergleich der Trassen.

Hinsichtlich der Freizeitnutzung ist die Ferienhaussiedlung bzw. der Ferienpark im Bereich der Baggerseen östlich von Erbach im Variantenvergleich 1 / 1a / 3 berücksichtigt worden. Die geplante Nutzung ist in den Raumanalysekarten zu Erholungsnutzung und zu Siedlung dargestellt, und zwar differenziert nach Camping / Wohnmobilbereich / Ferienhausgebiet und Grünfläche.

Die aktuell stattfindende Entwicklung eines Ferienhausgebietes an den Baggerseen östlich von Erbach hat mithin keine Auswirkungen auf die bisher vorgenommen vergleichende Beurteilung der Varianten 1 und 1a in Gegenüberstellung zur Variante 3.

e) Wasser

Die Varianten 1 wären schließlich mit massiven Eingriffen in das Grundwasserregime und erheblichen Retentionsraumverlusten verbunden. Die Parallelführung / Längsführung im Überschwemmungsgebiet zwischen Donau und Staukanal ist auf Grund der notwendigen baulich-konstruktiven Anlagen und des damit bedingten Verlustes an Retentionsraum kritisch einzustufen. Die Antragstrasse hingegen greift nicht in das Grundwasserregime ein. Sie nimmt zwar ebenfalls Retentionsraum in Anspruch, weist aber eine ausgeglichene Retentionsraumbilanz auf.

f) Kosten

Im Rahmen der Überprüfung der Varianten 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, sowie der neu entwickelten Varianten 3.5 und 3.6-V wurde im Juli 2007 ein Variantenvergleich aufgestellt. Dieser umfasste einen Kostenvergleich für die Varianten 1 und 3 mit deren Untervarianten. Dabei wurden die Kosten für den Ausbau der B 311 und den Neubau der Querspange zur B 30 getrennt aufgeschlüsselt. Die Antragstrasse war damals noch nicht erarbeitet und daher lediglich in Form der noch nicht optimierten Variante 3.6-V enthalten. Wie oben geschildert wurde die Variante 3.6-V erst 2008/2009 durch anschluss- und lärmschutztechnische Optimierungen zur Antragstrasse 3.6 weiterentwickelt.

Der Kostenvergleich von 2007 ergab, dass die Kosten der Variante 1 um etwa 20 % höher liegen als die für Variante 3.6-V (25,61 Mio. € gegenüber 21,15 Mio. €). Landschaftspflegerische Maßnahmen sind hierin nicht enthalten; sie können jeweils mit ca. 10 % der Gesamtkosten angesetzt werden. Dieses Verhältnis lässt sich allerdings nicht auf den Vergleich der Variante 1 mit der Antragstrasse übertragen, da diese jedenfalls aufgrund der folgenden Unterschiede teurer wird als die nicht optimierte Variante 3.6-V:

	Variante 3.6-V (Stand 2007)	Variante 3.6 (Stand 2008/2009)
Anschluss B 311 alt / B 311 neu bei Donaurieden	ohne Kreisverkehr	mit Kreisverkehr
Anschluss B 311 neu / K 7373 zwischen Ersingen und Dellmensingen	mit Verlegung der K 7373 (westlich der Westernach)	ohne Verlegung der K 7373 die K 7373 bleibt unverändert und überführt im Zuge eines Brückenbauwerkes die B 311 neu
Anschluss B 30	Anschlussrampen nördlich der Schmiehe	Anschlussrampen südlich der Schmiehe und mit einem Kreisverkehrsplatz an die B 311 neu angebunden Verbindung zur K 7373 zwischen Dellmensingen und Humlangen vorgesehen
Anschluss K 7374 südlich Dellmensingen	Brücke im Zuge der K 7374 über die B 311 neu	Brücke im Zuge der K 7374 über die B 311 neu

Die Baulänge der Variante 3.6-V beträgt rd. 7.900 m. Anschlussstrecken und Rampen der Knotenpunkte sind insgesamt ca. 6.210 m lang, davon entfallen 510 m auf einen Wirtschaftsweg und die K 7412 bei Oberdischingen und 1.300 m für Rampenachsen der B 30. Die Baulänge der Antragstrasse Variante 3.6 beträgt rd. 7.460 m, davon entfallen rd. 1.610 m auf den Ausbau der B 311, der nicht Bestandteil des vorliegenden Verfahrens ist.

Die Mehrkosten der Varianten 1/1a gegenüber Variante 3.6-V betragen rd. 5,0 Mio. €. Davon entfallen rd. 600.000 € auf den bei Variante 1/1a ca. 600 m längeren Ausbauabschnitt. Im Neubauabschnitt fallen rd. 4,3 Mio. € für die Herstellung der Grundwasserwanne an. Eine Grundwasserwanne ist bei Variante 3.6-V/3.6 nicht erforderlich.

Die Gesamtkosten der optimierten Variante 3.6 wurden 2008/2009 ohne Ausbauabschnitt der B 311 alt auf rd. 27 Mio. € brutto geschätzt (ohne Landschaftspflegerische Maßnahmen). Die aktualisierte Kostenberechnung des Vorhabenträgers vom Juli 2011 kommt zu dem Ergebnis, dass sich die Kosten einschließlich der LBP-Maßnahmen auf rund 31,1 Mio. € belaufen.

Ein direkter Vergleich der 2007/2011 für die Antragstrasse ermittelten Kosten mit denen von 2008/2009 für die Varianten 1/1a ist allerdings nicht möglich, da die Varianten 1/1a seit 2007 nicht weiterverfolgt wurden und seitdem planungstechnisch und inhaltlich nicht weiter optimiert wurden. Für die Varianten 1/1a wäre schon allein wegen der Preissteigerungen mit höheren als den für 2007 angegebenen Kosten zu rechnen.

Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass aufgrund der lediglich geringen Abweichung in der Länge des Ausbauabschnitts zwischen Antragstrasse und Variante 3.6-V die Kostenschätzung (Stand 2007) als grober Anhaltspunkt dienen kann. Der Ausbauabschnitt der B 311 alt ist bei den Varianten 1 um ca. 600 m länger und es ist eine Grundwasserwanne erforderlich, die bei der Antragstrasse nicht notwendig ist. Es ist somit davon auszugehen, dass Variante 1/1a auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten selbst bei einer planerischen Optimierung keinen Vorteil gegenüber der gewählten Variante 3.6 bietet.

Die Kosten für den geplanten dreistreifigen Ausbau der B 311 im Übrigen, also südwestlich des Baubeginns der Antragstrasse bis Oberdischingen, wurden 2007 auf etwa 5,08 Mio. € geschätzt und bleiben für den Variantenvergleich zwischen Variante 1 und der Antragstrasse außer Betracht. Dieser Betrag spielt lediglich eine Rolle für den Vergleich der Antragstrasse mit den Untervarianten 3.1, 3.2 und 3.5, die bereits bei Oberdischingen von der B 311 alt abzweigen, und die damit den dreistreifigen Ausbau der B 311 zwischen Donaurieden und Oberdischingen entbehrlich machen. Insofern sind auch die Einwendungen, die sich darauf beziehen, dass bei dem Vergleich zwischen Variante 1 und der im ersten Planfeststellungsverfahren beantragten Trasse 3.1 zu Unrecht die Kosten für den dreistreifigen Ausbau der bestehenden B 311 nur bei Variante 1 eingestellt worden seien, für den vorliegend vorzunehmenden Vergleich zwischen der Antragstrasse 3.6 mit den anderen Trassen nicht relevant. Im übrigen sind sie aus den genannten Gründen auch nicht zutreffend.

Im Ergebnis steht fest, dass Variante 1 unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten jedenfalls keinen Vorteil bietet.

g) Ergebnis

Den Vorteilen für die Landwirtschaft bei Variante 1 stehen in der Gesamtabwägung vor allem gravierende naturschutzfachliche Betroffenheiten gegenüber. Während die Nachteile für die Landwirtschaft weitgehend insbesondere durch das beantragte Flurbereinigungsverfahren ausgeglichen werden können, wäre eine Minderung und Kompensation der Beeinträchtigung für Arten, Biotop und Landschaft nur teilweise möglich. Hinzu kommen die stärkere Beeinträchtigung von Belangen des Grund- und Hochwasserschutzes bei Variante 1 sowie die stärkere Beeinträchtigung von siedlungsnahen Freiräumen mit Erholungsfunktion und schließlich eine geringere Eignung in verkehrlicher Hinsicht. Variante 1 ist damit deutlich weniger geeignet als Variante 3.

7. Vergleich der Varianten 3.1 bis 3.5 mit der Antragstrasse

a) Arten und Biotop

Der Vorhabenträger hat die relevanten bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen der Untervarianten 3 im Hinblick auf die nachfolgend genannten Sachverhalte der naturschutzfachlichen Beurteilung einander gegenübergestellt:

- Flora / Vegetation: Gesamtbewertung Flora/Vegetation und Betroffenheit von FFH-Lebensraumtypen gemäß Anhang I der FFH-Richtlinie außerhalb der Natura 2000-Kulisse.
- Fauna: Gesamtbewertung Fauna.
- Artenschutzbelange: Betroffenheit von Zauneidechse, Biber, Fledermäusen, der Avifauna / europarechtlich geschützte Brutvogelarten/ europarechtlich geschützte Zug-, Rast- und Wintervögel, Betroffenheit der Helm-Azurjungfer.
- Natura 2000-Belange: Betroffenheit maßgeblicher Bestandteile der FFH-Gebiete „Donau zwischen Munderkingen und Erbach“ sowie „Rot und Bellamonter Rottum“, FFH-Lebensraumtypen Anhang I FFH-Richtlinie, Arten gemäß Anhang II FFH-Richtlinie, charakteristische Arten der für die FFH-Gebiete gemeldeten FFH-Lebensraumtypen.
- Belange des Gebietsschutzes: Betroffenheit flächenhafter Schutzgebietskategorien.

- Belange des überörtlichen und regionalen Biotopverbundes: Betroffenheit potenzieller Feuchtlebensräume und Verbundräume.

Dabei wurde festgestellt, dass im Ostabschnitt alle Untervarianten gleichermaßen und im selben Umfang Konflikte mit der Helm-Azurjungfer an der Westernach und Verbotstatbestände auf Grund der Beeinträchtigungen der Feldlerche in der Feldflur bei Dellmensingen auslösen. Es ist keine Ausführungsvariante ersichtlich, bei der diese Störung vermieden oder weiter minimiert werden könnte.

Im Westabschnitt bewirken alle Untervarianten Konflikte mit Zauneidechse und Biber; bei Berücksichtigung spezifischer (vorgezogener) funktionserhaltender Maßnahmen sind insoweit jedoch bei keiner Untervariante Verbotstatbestände zu prognostizieren.

Hinsichtlich der Risiken für Brut-, Rast-, Zug- und Wintervögel sowie Fledermäuse unterscheidet sich die Antragstrasse jedoch wesentlich von den anderen Untervarianten 3. Nur sie bietet die Gewähr dafür, dass keine Verbotstatbestände ausgelöst werden. Entscheidend ist insoweit die Querung des sensiblen Bereichs auf dem kürzest möglichen Weg. Dadurch sind zwei Brückenbauwerke mit ausreichend dimensionierten Brückenfeldern im Vorlandbereich realisierbar. Die betriebsbedingten Risiken können durch den vorgesehenen baulich-konstruktiven Lärmschutz weitestgehend gemindert werden. Dieser ist nur möglich aufgrund der senkrechten und kurzen Querung des sensiblen Bereichs und des hoch über dem Gelände liegenden Ausgangspunkts der Emissionen.

Effektive baulich-konstruktive Lärmschutzmaßnahmen außerhalb der Brückenbauwerke bei den Untervarianten 3.1 - 3.5 stellen keinen tragfähigen Lösungsansatz dar, da sie lagebedingt anderweitige nachhaltige Beeinträchtigungen, insbesondere für die Landschaft und die Erholungsnutzung, nach sich ziehen würden.

b) Auswirkungen auf Boden und Klima

Auch hinsichtlich der Bodenfunktionen „Standort für die natürliche Vegetation / für Kulturpflanzen und als Ausgleichskörper im Wasserkreislauf“ weist die Antragstrasse die vergleichsweise geringsten Risiken auf. Hinsichtlich der Bodenfunktion „Filter und Puffer für Schadstoffe“ beansprucht die Antragstrasse in vergleichsweise großem Umfang Böden mit gutem Filter- und Puffervermögen. Alle anderen Untervarianten sind auf größerer Länge in Bereichen mit lediglich geringem bzw. mittlerem Filter- und Puffervermögen trassiert, was als konfliktträchtiger zu werten ist.

c) Auswirkungen auf das Landschaftsbild und das Landschaftserleben

Auch hinsichtlich des Landschaftsbilds ist keine der Untervarianten 3 gegenüber der Antragstrasse im Vorteil: Bei den südlicher gelegenen Varianten 3.1, 3.2 und 3.5 schlägt neben der Lage der Trasse zusätzlich die Führung in Dammlage negativ zu Buche. Die Untervarianten 3.3 und 3.4 zerschneiden den Landschaftszug entlang der Donau im schleifenden Schnitt dort, wo die Donau in die Restwasserstrecke und den Staukanal übergeht, wodurch die strukturelle und visuelle Durchlässigkeit deutlich beeinträchtigt wird. Insgesamt ist daher die Antragstrasse als die günstigste zu betrachten.

Die Untervarianten 3.1 / 3.2 / 3.5 ziehen weitere Risiken durch den Bau des Anschlusses K 7412 / Querspange nach sich; alle Untervarianten außer der Antragstrasse verursachen zusätzliche baubedingte Risiken durch den Bau des Anschlusses K 7373 / Querspange und v.a. durch die Verlegung der K 7373 auf die Nordseite der Querspange. Beide Sachverhalte verstärken die Zerschneidungswirkungen der entsprechenden Untervarianten. Die durch die jeweiligen Untervarianten verursachte zusätzliche bzw. Neuverlärmung zieht bei den Untervarianten 3.1 / 3.2 und 3.5 eine massive und großflächige Entwertung hochwertiger Bereiche für das Landschaftsbild und die landschaftsgebundene Erholung nördlich von Erbach nach sich. Diese Entwertung lässt sich auch nicht durch baulich-konstruktiven Lärmschutz mindern, da dieser wiederum eine komplette strukturelle und visuelle Abriegelung entsprechender Bereiche auf großer Distanz entlang der Donau zur Folge hätte. Zudem wäre ein solcher Lärmschutz bei einer Führung der genannten Trassen in Dammlage zu realisieren, was wiederum negativ auf das Landschaftsbild wirken würde. Die Untervarianten 3.3 und 3.4 nehmen diesbezüglich eine Mittelstellung ein, wobei auch hier die Auswirkungen insbesondere im Übergangsbereich Donau zur Restwasserstrecke mit Staukanal nachhaltiger Art sind und sich auf Grund der oben bereits angesprochenen Probleme (Verstärkung der strukturellen und visuellen Abriegelung) auch nur bedingt mindern lassen.

Die Antragstrasse führt zwar auch zu erheblichen Neubelastungen in einem sehr hochwertigen Bereich. Auf Grund der besonders günstigen Voraussetzungen für einen effektiven Lärmschutz kann hier allerdings die Neu- und Zusatzverlärmung entlang Donau und Staukanal auf ein Mindestmaß reduziert werden, ohne deren strukturelle und funktionale Durchgängigkeiten nachhaltig zu beeinträchtigen.

Somit ziehen die Untervarianten 3.1, 3.2 und 3.5 bau-, anlage- und betriebsbedingt die mit Abstand höchsten Risiken für die Landschaft, das Landschaftsbild und die landschaftsgebundene Erholung nach sich, ohne dass sich diese zufriedenstellend mindern lassen; von besonderer Relevanz sind die Zerschneidungseffekte und die Verlärmung. Eine Mittelstellung nehmen die Untervarianten 3.3 und 3.4 ein, die jedoch insbesondere im Bereich Donauquerung und südlich der Donau, bedingt durch den schleifenden Schnitt und die Abriegelung funktionaler zusammenhängender Bereiche, erhebliche Beeinträchtigungen nach sich ziehen. Auch hier würden lärmschutztechnische Maßnahmen diese strukturellen Trenneffekte deutlich verstärken.

Die Antragstrasse zieht zwar im Bereich der Querung der Donau-Restwasserstrecke und des Staukanals bau-, anlage- und betriebsbedingte Risiken und eine nachhaltige Überformung dieses Bereiches nach sich. Die betriebsbedingten Risiken können dort allerdings durch den vorgesehenen baulich-konstruktiven Lärmschutz weitestgehend gemindert werden. Die beiden Brückenbauwerke über Donau-Restwasserstrecke und Staukanal mit den ausreichend dimensionierten Brückenfeldern im Vorlandbereich ermöglichen nahezu uneingeschränkt die Aufrechterhaltung der funktionalen, strukturellen und visuellen Bezüge entlang von Donau und Staukanal. Vergleichbare Minimierungsmöglichkeiten bieten die anderen Untervarianten 3 nicht.

d) Hochwasserschutz, wasserwirtschaftliche Belange

Die Antragstrasse entspricht der von gutachterlicher Seite empfohlenen Ausführung. Es sind keine Varianten ersichtlich, die geringere Auswirkungen auf den Hochwasserschutz hätten. Im Bereich von Donau und Donaukanal führt die Antragstrasse zwar gegenüber den anderen Untervarianten 3 zu einem größeren Aufstau, der jedoch nicht bis in die bebauten bzw. die von einer Gärtnerei genutzten Bereiche von Oberdisingen zurückreicht.

Zu Variante 3.4 gab es einen Modellversuch der Uni Karlsruhe, der gezeigt hat, dass diese Variante wegen negativer Beeinflussung der Hochwasserabflussverhältnisse nicht zu empfehlen ist.

e) Landwirtschaft

Innerhalb der Untervarianten 3 ist keine Variante ersichtlich, die hinsichtlich der landwirtschaftlichen Belange günstiger wäre als die Antragstrasse. Vor allem die überwiegend südlich der Donau verlaufenden Varianten ziehen höhere Risiken für die landwirtschaftliche Nutzung nach sich.

f) Flächenbedarf

Die Flächeninanspruchnahme (versiegelte und überformte Flächen) durch die Antragstrasse ist gegenüber den anderen Untervarianten am geringsten (Untervariante 3.1 = 253.400 m², Untervariante 3.4 = 234.200 m², Untervariante 3.5 = 260.600 m², Untervariante 3.6 = 224.300 m²). Betrachtet man zusätzlich jeweils den künftig notwendig werdenden Ausbauabschnitt der B 311, ist der Flächenbedarf insgesamt bei der Antragstrasse größer als bei den Untervarianten, die weiter südlich von der bestehenden B 311 abweichen. Der Flächenbedarf ist für sich genommen allerdings kein entscheidendes Kriterium. Die geschilderten Eingriffe in die sonstigen Schutzgüter wiegen insoweit wesentlich schwerer.

g) Kosten

Bei den Untervarianten 3.1, 3.2 und 3.5, die direkt bei Oberdisingen von der B 311 abzweigen, entfällt der dreistreifige Ausbau der B 311 im weiteren Verlauf Richtung Nordosten. Die Kosten für diesen Ausbau belaufen sich nach den Berechnungen des Vorhabenträgers aus 2007 bei den Varianten 1 auf 5,68 Mio. €, bei der damals den Berechnungen zugrunde gelegten, nicht optimierten Variante 3.6-V auf 5.08 Mio. €. Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten stellen sich diese Varianten mithin als günstiger gegenüber der Antragstrasse dar.

h) Zusammenfassung

Die beantragte Trasse 3.6 ist die einzige Variante, für die erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Belangen [FFH-Gebiete Nr. 7724-341 „Donau zwischen Munderkingen und Erbach“ sowie FFH-Gebiet Nr. 7926-341 „Rot und Bellamonter Rottum“] ausgeschlossen werden können. Denn nur die Antragstrasse bietet die Möglichkeit, durch zwei Brückenbauwerke mit ausreichend dimensionierten Brückenfeldern im Vorlandbereich die Durchgängigkeit der funktionalen, strukturellen und visuellen Bezüge entlang von Donau und Staukanal weitgehend aufrecht zu erhalten.

Verbotstatbestände gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 1-3 BNatSchG können, mit einer Ausnahme, ebenfalls ausgeschlossen werden. Dabei wird der Verbotstatbestand für die Feldlerche bei allen anderen Varianten gleichermaßen ausgelöst, so dass dies kein Unterscheidungsmerkmal darstellt.

XI. Von Einwendern vorgeschlagene Varianten

Auch im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde keine Trassenvariante aufgezeigt, die bei Berücksichtigung aller öffentlichen und privaten Belange und unter Berücksichtigung der naturschutzrechtlichen Anforderungen verträglicher wäre.

Soweit Variantenvorschläge Netzergänzungen einbeziehen, die über die Ziele dieser Planung hinausgehen, da sie andere Verkehrsbeziehung betreffen, ist eine Aussage zu diesen Vorschlägen in diesem Verfahren weder möglich noch erforderlich. Dies betrifft insbesondere eine nördliche Umfahrung Oberdischingens, eine Umfahrung bei Ringingen und eine nördliche Umfahrung Erbach.

Auch eine Nullvariante und ein verkehrsgerechter Ausbau der B 311, insbesondere durch eine Untertunnelung Erbachs, entsprechen nicht der auch für die Planfeststellungsbehörde bindend vorgegebenen fernstraßenrechtlichen Zielsetzung einer Verlagerung von Verkehren von der B 311 auf die B 30.

1. Weiter westlich gelegene Trasse

Vorgeschlagen wird, den Verkehr bereits weiter westlich bei Ehingen von der B 311 abzuleiten und die Querverbindung dementsprechend weiter südlich in Richtung Laupheim an die B 30 anzuschließen. Es wird die Vorstellung geäußert, dabei könnten bestehende, geplante oder erwünschte Verkehrsverbindungen einbezogen werden wie z.B. die Umgehung Rißtissen oder eine Süd-Westumfahrung (B 311 - B 492) Ehingens.

Es ist nicht ersichtlich, dass eine weiter südwestlich gelegene Verbindung die mit dem vorliegenden Vorhaben verfolgte Zielsetzung einer Entlastung der B 311 bei Erbach im vorgegebenen Planungsraum erreichen könnte. Die B 311 ist Teil der Landesentwicklungssachse Freiburg - Ulm. Sie bildet über die Verkehrsbeziehung Ehingen - Ulm hinaus das verkehrliche Rückgrat der West-Ost-Verbindung zwischen Freiburg und Ulm. Die geplante Querspange Erbach dient dabei der direkten Überleitung von der B 311 über die zweibahnige B 30 zur Autobahn bei Ulm. Im Gegensatz dazu wird mit der Ortsumfahrung Rißtissen im Zuge der L 259 im Wesentlichen das Ziel verfolgt, die Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Eine nennenswerte Erhöhung der Bedeutung der Verkehrsverbindung Ehingen - Laupheim kann daraus nicht abgeleitet werden.

Durch die Ortsumfahrung Rißtissen und weitere Ausbauabschnitte in Richtung Laupheim wird die Landesstraße in einen angemessenen Ausbauzustand versetzt und die Durchgängigkeit für den Straßengüterverkehr wieder gewährleistet. Die jeweiligen Maßnahmen stärken unterschiedliche Verkehrsrelationen.

Mehrfach wurde auch vorgeschlagen, die Donau bereits oberhalb des Ersinger Wehres zu queren. Dieser Vorschlag entspricht Variante 3.4, die aus den bereits genannten Gründen gegenüber der Antragstrasse keine bessere Ausführungsvariante darstellt.

2. Abrücken der Trasse bei Dellmensingen

Einwender aus dem südöstlichen Siedlungsbereich Dellmensingens (Wohn- und Mischgebiet Aspen) fordern ein Abrücken der Trasse der Querspange um ca. 200 m (bei der Kreuzung mit der K 7374) bis 450 m nach Süden bzw. Südosten. Sie begründen dies mit der vorhandenen Lärmbelastung durch die bestehende Kreisstraße 7374 direkt am östlichen Rand des Wohngebiets und durch die vierspurige B 30, die im Osten in einem Abstand von ca. 1.000 m zur Wohnbebauung verläuft. Durch die nahe Trassenführung der Querspange werde die ohnehin fast unerträgliche Lärmbelastung noch erheblich steigen. Die Verschiebung der Trasse nach Süden und Südosten werde für das Wohngebiet eine Lärminderung um 6 dB(A) bewirken. Da von der Verschiebung ausschließlich landwirtschaftliche Flächen betroffen wären, werde niemand durch die Änderung benachteiligt. Die Verschiebung hätte zugleich den Vorteil, dass das Naherholungsgebiet und der Biberlebensraum an der Schmiehe geschont würde. Durch die geänderte Verbindung der Querspange mit der K 7373 über einen Kreisverkehr und eine kurze Querverbindung sei der nahe Verlauf entlang der Schmiehe nicht mehr erforderlich und eine andere Trassenführung folgerichtig.

Die Einwender bemängeln darüber hinaus, dass bei der schalltechnischen Berechnung die Vorbelastung durch vorhandene Verkehrswege nicht berücksichtigt werde.

Das Anliegen wurde im Rahmen einer Petition (14/5484) dem Landtag vorgelegt, der ihr nicht abgeholfen hat (LT Drs. 15/592 vom 13.10.2011).

a) Sachverhalt

Die geplante Trasse verläuft im Bereich südlich von Dellmensingen in einem mittleren Abstand von ca. 450 bis 500 m zum äußeren Rand der Wohnbebauung. Entlang der Kreisstraße 7374 erstreckt sich Wohnbebauung so weit südwärts, dass der Abstand des am nächsten gelegenen Wohngebäudes zur Trasse der Querspange nur noch ca. 300 m beträgt. Die Querspange verläuft im Bereich von Dellmensingen in einem ca. 4 bis 6 m tiefen Einschnitt. Die K 7374 bleibt in ihrer Höhenlage unverändert und wird von der Querspange unterquert.

b) Lärmwirkungen

Betrachtet man die Lärmwirkungen der Querspange allein, werden die nach der 16. BImSchV zulässigen Grenzwerte für Wohngebiete von 59/49 dB(A) tags/nachts deutlich unterschritten. Die Immissionswerte bei dem am nächsten zur Querspange gelegenen Gebäude Stettener Straße 35 betragen im ersten Obergeschoss am Tag 47 dB(A) und in der Nacht 37 dB(A).

Zur Beurteilung der Gesamtlärmbelastung des Wohngebietes „Aspen“ hat der Vorhabenträger im Zuge der Einwendungsbearbeitung 2011 eine neue Lärmberechnung für die einzelnen Verkehrswege mit den Verkehrsdaten für den Prognosehorizont 2020/2025 erstellt. Berechnet wurden die B 311 Planfeststellungsstrasse (mit dem gegenüber der Berechnung von 2009 geänderten An-

schluss an die B 30 mit Kreisverkehr), die B 311 des Trassenvorschlags der Einwender, die B 30 und die K 7374.

Bei der Betrachtung der Auswirkungen der einzelnen Verkehrswege zeigt sich, dass die direkt östlich am Wohngebiet „Aspen“ vorbeiführende K 7374 den höchsten Anteil am Lärmpegel aufweist. So beträgt der von der K 7374 verursachte Immissionspegel im 1. OG an der Ostseite des Gebäudes Aspenweg 10 bereits 60,3/50,2 dB(A) tags/nachts und überschreitet somit bereits den Vorsorgegrenzwert von 69/59 dB(A) tags/nachts. Die B 30 erzeugt für sich betrachtet einen Immissionspegel an dieser Stelle von 46,4/39,7 dB(A) tags/nachts. Die B 311 Planfeststellungsstrasse weist für sich betrachtet mit 44,3/36,8 dB(A) tags/nachts die geringsten Werte auf. Als Summenpegel aus allen drei Verkehrswegen ergibt sich ein Wert von 60,6/50,8 dB(A) tags/nachts.

Bei der Betrachtung des Summenpegels mit dem Trassenvorschlag der Einwender für eine abgerückte B 311 ergibt sich für diesen Immissionsort lediglich eine Pegelreduzierung um 0,2 dB(A) am Tag und 0,1 dB(A) in der Nacht, obwohl die abgerückte B 311 aufgrund ihres größeren Abstandes nur noch einen Pegelanteil von 41,2/33,7 dB(A) tags/nachts aufweist. Insgesamt ergeben sich bei der Betrachtung der am exponiertesten gelegenen Gebäude Aspenweg 10 (Ost-/Südseite), Stettener Straße 33,35 und 35/1 (jeweils Südseite) und Stettener Straße 35/1 (Ostseite) im Vergleich der Summenpegel durch die Abrückung der B 311 lediglich Pegelreduzierungen zwischen 0,1 und 1,2 dB(A) gegenüber der Trasse der Planfeststellung.

Immissionsorte	Prognosenußfall ohne B 311neu		Prognose mit B 311neu Planfeststellung.		Prognose mit B 311neu Trasse Petition	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Aspenweg 10, Ost EG OG	60,5	50,9	59,0	49,3	58,9	49,1
	62,1	52,5	60,6	50,8	60,5	50,6
	57,0	47,5	55,9	46,4	55,6	46,0
	59,9	49,3	57,6	48,0	57,4	47,7
Stettiner Str. 33, Süd EG OG	47,7	39,2	49,1	41,2	48,0	40,0
	49,3	40,4	50,2	41,9	49,2	40,9
	49,9	41,0	50,5	42,1	49,5	41,1
	51,4	42,3	51,6	43,1	50,8	42,1
Stettiner Str. 35, Süd EG OG	52,6	43,3	52,1	43,2	51,6	42,6
	54,3	44,9	53,7	44,6	53,2	44,0
	55,6	46,2	54,5	45,3	54,3	44,9
	57,4	48,0	56,2	46,8	56,0	46,5

Soweit die Lärmbelastung ohne Querspange höher ist als mit Querspange, liegt dies an den Verkehren auf der K 7374, die durch die Querspange verlagert werden.

Die Summenpegel der nicht direkt an die K 7374 angrenzenden Wohngebäude erhöhen sich bei der Planfeststellungstrasse gegenüber dem Prognosenullfall ohne B 311 neu um max. 2,0 dB(A) (Stettiner Str. 33, Süd, EG nachts).

Durch die Verschiebung der Trasse würde eine Reduzierung des von der B 311 neu ausgehenden Schallpegels erreicht. Jedoch wird auch deutlich, dass die B 311 neu eine untergeordnete Lärmquelle für das Wohngebiet „Aspen“ darstellt. Die maßgebliche Lärmquelle ist demnach die K 7374, die unmittelbar östlich des Wohngebietes verläuft. Bei den direkt an die K 7374 angrenzenden Wohngebäuden wird durch die Realisierung der Querspange sogar eine Reduzierung des Summenpegels erreicht, da durch die Verkehrsverlagerung die Verkehrsmenge auf der maßgeblichen Lärmquelle K 7374 abnimmt.

Zusammenfassend wird deutlich:

Bei der nach der 16. BImSchV durchzuführenden Betrachtung allein der Querspange als neu hinzukommendem Verkehrsweg liegen die Immissionspegel mehr als 13 dB(A) am Tag und 10 dB(A) in der Nacht unterhalb der zulässigen Grenzwerte. Selbst bei Betrachtung des Summenpegels aller Verkehrswege werden die Grenzwerte der 16. BImSchV - mit Ausnahme des Gebäudes Aspenweg 10 - bei der planfestzustellenden Trassierung nicht überschritten. Bei diesem Gebäude wird der Summenpegel allerdings im Ergebnis aufgrund der Verkehrsverlagerung weg von der K 7374 um bis zu 2,3 dB(A) reduziert. Die Verschiebung der Trasse der B 311 neu in Richtung Stetten ergibt darüber hinaus nur eine sehr geringe und nicht wahrnehmbare Pegelreduzierung.

c) Trassierung

Die Ausformung der Trasse der Planfeststellung folgt aus Verkehrssicherheitsgründen der sogenannten Relationstrassierung. Dies bedeutet, dass die Radiengröße in der Elementenfolge auf der Strecke von der Rot bis zur B 30 stetig abnimmt (Radienfolge 1250 m - 750 m - 400 m - 275 m). Auf diese Weise werden die Verkehrsteilnehmer durch die Trassierung veranlasst, die Geschwindigkeit sukzessive anzupassen und so mit moderater Geschwindigkeit auf den Kreisverkehrsplatz in der Nähe der B 30 zuzufahren.

Bei der vorgeschlagenen Verschiebung nach Süden würde die Trasse auf fast 2000 m nahezu in einer Geraden verlaufen, um dann in eine Kurve mit einem Radius von ca. 400 bis 450 m überzugehen und anschließend in einem Gegenbogen mit einem Radius von ca. 250 m am Kreisverkehrsplatz zu enden. Diese Trassierung würde zwar den Grenzwerten der Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Linienführung (RAS-L), gerade noch entsprechen, ist aber trassierungs- und sicherheitstechnisch wesentlich schlechter zu beurteilen.

Eine nach Süden verschobene Trasse hätte eine Mehrlänge von rund 200 m. In der Folge sind Mehrkosten zu erwarten und ein erhöhter Eingriff zu bewältigen. Bei einer Belastung von 14.000 Kfz/24h ergibt sich durch die Mehrlänge eine zusätzlich Fahrleistung von 2.800 km/24h bzw. ca. 1 Mio. km/Jahr.

d) Natur- und artenschutzfachliche Auswirkungen

Die vorgeschlagene Trasse wurde natur- und artenschutzfachlich anhand vorhandener Daten und einer aktuellen Begehung geprüft. Nach einer überschlägigen Einschätzung ergeben sich die folgenden Auswirkungen auf die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes, das Landschaftsbild und den Erholungswert der Landschaft:

Schutzgut 'Boden'

Nennenswerte Differenzen zwischen der Planfeststellungstrasse und der vorgeschlagenen Variante sind hinsichtlich der beeinträchtigten Bodenfunktionen nicht zu erwarten. Beide Trassen betreffen dieselben Bodengesellschaften. Tendenziell dürfte die abgerückte Trasse allerdings aufgrund ihrer Mehrlänge von etwa 200 m eine höhere Flächeninanspruchnahme nach sich ziehen. Bei einer Kronenbreite von 11,0 m resultiert daraus immerhin ein Mehrbedarf an landwirtschaftlicher Fläche von mindestens 2.200 m².

Schutzgut 'Grundwasser'

Wesentliche Unterschiede zwischen den beiden Trassen sind nicht zu erwarten.

Schutzgut 'Oberflächengewässer/Oberflächenwasser'

Die Planfeststellungstrasse verläuft ab etwa Bau-km 6 + 960 parallel zur Schmiehe. Durch die Abrückung der Trasse von der Schmiehe und den Aufbau einer Schutzzone zwischen dem Bachlauf und der B 311 neu (gemäß LBP-Maßnahme Nr. 7.4) werden mögliche Beeinträchtigungen des Fließgewässers auf ein unerhebliches Maß reduziert. Damit relativiert sich der von den Einwendern angeführte Vorteil der alternativen, von der Schmiehe abgesetzten Trassenführung weitgehend.

Schutzgut 'Luft und Klima'

Wesentliche Unterschiede zwischen den beiden Trassen sind nicht zu erwarten.

Schutzgut 'Tiere und Pflanzen'

Es wurde eine grobe Einschätzung vorgenommen, allerdings keine detaillierte Bilanzierung zu eventuellen Vor- und Nachteilen, da die vorgeschlagene Variante teilweise auf der Grenze des Bearbeitungsraumes des faunistischen Sondergutachtens zur Querspange Erbach liegt und insoweit für einen Teil des vor allem durch Störwirkungen betroffenen Abschnittes keine ausreichenden Kartierungsdaten vorliegen.

Bei einer Stichprobenkontrolle im April 2011 konnte zwar das im Jahr 2007 dort noch festgestellte Rebhuhn nicht mehr bestätigt werden. (Die Stichprobe ist allerdings nicht ausreichend, um ein aktuelles Fehlen der Art zu belegen. Hierzu wäre eine intensivere Kontrolle zu einem zudem jahreszeitlich früheren Zeitpunkt erforderlich). Dennoch ist aufgrund der vorliegenden Daten erkennbar (siehe Karte 4 des faunistischen Sondergutachtens zu gefährdeten Brutvogelarten, Anlage 2 zu Planfeststellungsunterlage 12.1), dass die Petitionstrasse voraussichtlich etwas stärkere Beeinträchtigungen der Ackervogelfauna, insbesondere durch eine höhere Anzahl betroffener Feldlerchenreviere, hervorrufen würde. Diese Art zeigt ein weitgehendes Meideverhalten zu Gehölzkulissen und Siedlungsrändern, so dass die 2007 registrierten höheren Revierdichten im durch die

Petitionstrasse stärker betroffenen Bereich der Gewanne Bohnäcker/Breitenried /Unteres Feld gegenüber den siedlungs- bzw. Schmiehe-näheren Bereichen der Gewanne Aspen und Gsteig plausibel sind.

Zugleich würden sich durch eine stärkere Abrückung von der Schmiehe dort keine wesentlichen Verbesserungen der Situation für Belange des Arten- und Biotopschutzes ergeben. Die dortige Vogelfauna weist nach den vorliegenden Daten keine besonders störungssensiblen oder gefährdeten Arten auf. Auch der an der Schmiehe vorkommende Biber ist gegenüber verkehrsbedingten Störfwirkungen nicht als besonders empfindlich einzustufen. Gleiches gilt für die vorhandene, lokal bedeutsame Fledermausflugstraße entlang der Schmiehe. Die bisher vorliegende Trassenplanung berücksichtigt einen ausreichenden Abstand zum Gewässer. Zur Vermeidung evtl. erhöhter Mortalitätsrisiken beim Biber kann ein bibersicherer Zaun entlang der Trasse zum Gewässer hin vorgesehen werden.

Schutzgut 'Landschaftsbild / Erholungswert der Landschaft'

Bezogen auf dieses Schutzgut ist die Petitionstrasse etwas besser einzuschätzen als die Planfeststellungstrasse, da sie von der Schmiehe abrückt. Der Bach stellt mit seinem begleitenden Uferbewuchs in der bereichsweise sehr strukturarmen Feldflur der Dellmensinger Terrasse eine gestalterisch besonders bedeutsame, linienhafte Struktur dar. Allerdings vermeidet auch die Planfeststellungstrasse direkte anlage- und baubedingte Eingriffe in den Bachlauf und den Gehölzsaum. Im Bereich zwischen der B 311 neu und der Schmiehe wird außerdem noch ein zusätzlicher, standortgemäßer Gehölzbestand aufgebaut, der die Bundesstraße gegenüber dem Bach abschirmt und die Beeinträchtigungen vermindert.

e) Ergebnis

Die gewünschte abgerückte Trassenführung der Querspange ist trassierungs- und sicherheitstechnisch ungünstiger zu beurteilen als die Trasse der Planfeststellung. Darüber hinaus weist sie eine Mehrlänge von 200 m auf. Bezüglich der Lärmimmissionen bewirkt sie bei der summarischen Betrachtung aller Verkehrswege nur eine sehr geringe, nicht wahrnehmbare Reduzierung der Lärmbelastung. Die nach den Vorgaben der 16. BImSchV durchgeführte schalltechnische Berechnung, die nur den neu hinzugekommenen Verkehrsweg berücksichtigt, ergibt für alle Immissionsorte im Wohngebiet „Aspen“ Unterschreitungen der Grenzwerte um mehr als 10 dB(A).

Der Vergleich der Trassen lässt hinsichtlich von Naturhaushalt, Landschaftsbild und Erholungswert der Landschaft keine Sachverhalte erkennen, die die Entscheidung für die Planfeststellungstrasse infrage stellen und eine Bevorzugung der vorgeschlagenen Variante rechtfertigen. Bezüglich der Aspekte des Arten- und Biotopschutzes weist die vorgeschlagene Variante weder gravierende Vor- noch Nachteile auf. Tendenziell dürfte die Ackervogelfauna (Feldlerche) allerdings etwas stärker negativ betroffen sein und würde ggf. eine Erhöhung des für die Feldlerche vorzusehenden Kompensationsumfanges erforderlich machen. Darüber hinaus haben sich auch keine Hinweise ergeben, dass sich diese Einschätzung bei einer Durchplanung der vorgeschlagenen Variante und einem vertieften Variantenvergleich nochmals grundlegend verändern könnte.

Hinsichtlich landwirtschaftlicher Belange sind ebenfalls keine Vorteile der Variante erkennbar.

XII. Ausführungsvarianten im Zuge der Antragstrasse

Im Folgenden werden Ausführungsvarianten im Zuge der Antragstrasse betrachtet. Vorgeschlagen wurde (von West nach Ost):

- die Verbindung von B 311 neu und B 311 alt mittels Unterführung anstatt Überführung,
- die Verbindung von B 311 neu und B 311 alt durch einen Kreisverkehr,
- eine Unterquerung der Südbahn anstatt der geplanten Überführung,
- eine gemeinsame Führung von Querspange und K 7373 unter der Südbahn,
- eine gemeinsame Brücke über Donau und Donaukanal anstatt zweier getrennte Brückenbauwerke.

1. Unterführungslösung für die Verbindung der Querspange mit der der B 311 alt

Die Planung sieht vor, die Zufahrtsrampe der B 311 alt aus Richtung Erbach über die Querspange zu führen. Damit verbunden ist eine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes (Konfliktbereich 1 in Kap. 4.4.1, S. 88 des LBP-Erläuterungsberichtes, Anlage 12.1). Die über Grund mindestens 7 m hohen Dammanlagen für die Brückenüberführung stellen, zumal in Gesamtschau mit der späteren Querung von Donau und Donaukanal im Zuge der Querspange, einen irreparablen und dauerhaften Eingriff in das natürliche und geschützte Landschaftsbild des Donautales dar. Von weitem schon sichtbar, beeinträchtigen und verändern diese Anlagen das Gesamterscheinungsbild. Aus landschaftsgestalterischer Sicht wäre deshalb eine Unterführungslösung im Anschlussknoten günstiger.

Auch wären die Lärmemissionen bei einem Unterführungsbauwerk niedriger. Allerdings ist „Hauptlärmquelle“ die Hauptfahrbahn der Querspange, so dass eine Unterführung der Zufahrtsrampe kaum merkliche Änderungen an den Immissionsorten mit sich bringen wird. Darüber hinaus werden bei der geplanten Ausführung die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte für die umliegenden Gebietsnutzungen deutlich unterschritten.

Eine solche Unterführungslösung hat der Vorhabenträger allerdings nicht detailliert untersucht. Die Planfeststellungsbehörde teilt die Auffassung, dass eine detaillierte Machbarkeitsprüfung insoweit nicht geboten ist. Denn gegen die Unterführungslösung sprechen folgende Gründe:

- Zum einen würde ein solches Bauwerk im Grundwasser zu liegen kommen. In der Folge wäre eine sogenannte „Weiße Wanne“ zu erstellen mit entsprechenden Auswirkungen auf den Aquifer. Die Entwässerung müsste über Pumpen durchgeführt werden.
- Zudem wäre die Hochwassersicherheit für ein Unterführungsbauwerk auf Grund der Lage im Überschwemmungsgebiet nur aufwendig herstellbar. Dabei bleibt das Risiko einer Überflutung immer gegeben.
- Zudem wäre ein größeres Brückenbauwerk als bei einer Überführung notwendig. Der enge Radius würde Aufweitungen zur Gewährleistung der Anhaltesichtweiten erfordern und dadurch die Abmessungen der Konstruktion vergrößern. Demgegenüber steht ein eher gerin-

ger Nutzen bezogen auf die verkehrlichen Wirkungen, da die Belastung auf der Verbindungsrampe nur 4.500 Kfz/24h beträgt.

Die Nachteile der Unterführungslösung wiegen im Ergebnis deutlich schwerer als ihre Vorteile.

Zur landschaftlichen Einbindung der Anschlussstelle und zur Minderung der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes erfolgt eine umfangreiche, dem Landschaftscharakter gemäße Bepflanzung und Begrünung der Straßenebenenflächen. Die Straßenbepflanzung wird durch die Auwaldentwicklung zwischen dem Donaurieder Baggersee und der B 311 neu ergänzt (LBP-Maßnahme Nr. 2.5), wodurch das Freizeitgebiet zusätzlich gegenüber der Straße abgeschirmt wird. Eine vollständige Kompensation erfolgt schließlich durch weitere Maßnahmen mit dem Ziel der gestalterischen und ökologischen Aufwertung von Donau- und Rißaue (LBP-Maßnahmen Nr. 11 und 12).

Die Unterführung der Querspange unter der B 311 alt stellt sich mithin nicht als bessere Ausführungsvariante dar.

2. Kreisverkehrsplatz zur Verbindung der B 311 alt mit der Querspange

Nach der vorliegenden Planung wird die Querspange über einen planfreien Knoten mit Ermöglichung aller Fahrbeziehungen an die B 311 alt angeschlossen. Am Verknüpfungspunkt der Rampen mit der B 311 alt Richtung Ulm wird ein Kreisverkehr angelegt.

Im Zuge der Erörterung wurde vorgeschlagen, die Verknüpfung der B 311 alt mit der Querspange über einen Kreisverkehrsplatz vorzunehmen. Diese Lösung sei landschaftsverträglicher und flächenschonender.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist diese Lösung aus verkehrlichen Gründen nicht geeignet für die Anbindung der Neubaustrecke. Nur mit der gewählten Lösung kann der Verkehrsstrom von der B 311 alt auf die Querspange (und zurück) privilegiert werden. Damit wird sichergestellt, dass die Verkehre konfliktfrei mit einer hohen Verkehrsqualität abgewickelt werden. Dies ist erforderlich, um die Ziele der Maßnahme zu erreichen.

Die Qualität der Knotenpunkte steigt von der B 30 in Richtung der B 311 an. Durch die Abfolge plangleich (Kreisverkehr an der B 30), teilplangleich (K 7374), teilplanfrei (K 7373), planfrei (B 311 alt) werden wesentliche Qualitätssprünge vermieden.⁶ So ist im Bereich des Anschlusses der Querspange an die B 311 alt eine im Sinne der Maßnahmenziele optimale Verbindung gewährleistet. Demgegenüber verdeutlicht der Anschluss der Querspange an die B 30 über einen Kreisverkehrsplatz im Rampenbereich die unterschiedliche Streckencharakteristik von zweibahnig nach einbahnig bzw. umgekehrt.

⁶ **Plangleiche** Knotenpunkte liegen auf einer Ebene, die Verkehrsteilnehmer benutzen nacheinander den Kreuzungspunkt. **Planfreie** Knotenpunkte kreuzen sich auf verschiedenen Ebenen (Tunnel, Brücken). Bei einem teilplangleichen Knoten werden die Straßen in zwei Ebenen geführt und über zwei plangleiche Teilknotenpunkte sowie eine dazwischen liegende Verbindungsrampe verbunden. (Auch) auf der übergeordneten Straße gibt es hier Linksab- bzw. -einbieger. Bei einem teilplanfreien Knoten wird der Verkehr auf der übergeordneten Straße über Ein- bzw. Ausfädelrampen so geführt, dass dort keine Fahrbahn gekreuzt werden muss (rechts rein -rechts raus).

Ein Kreisverkehr im Anschlussbereich an die B 311 alt wäre zwar technisch ebenfalls möglich. Er würde allerdings dazu führen, dass Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit wesentlich schlechter zu beurteilen wären, nämlich Qualitätsstufe C anstatt A. Vor allem aber wäre eine Privilegierung des Verkehrsstroms B 311 alt/Querspange mit einem Kreisverkehr nicht bzw. nur in eine Richtung, nämlich von der B 311 alt in Richtung Querspange über einen Bypass möglich. Ein Kreisverkehr ist damit deutlich weniger geeignet, die Reisegeschwindigkeit auf der B 311 zu erhöhen und die Ortsdurchfahrt Erbach zu entlasten.

Hinzu kommt, dass die erforderlichen Wirtschaftswegeverbindungen bei einer Kreisverkehrslösung nur über eine Wirtschaftswegeüberführung aufrecht zu erhalten wären. Damit wäre auch in diesem Fall ein, allerdings kleineres, Überführungsbauwerk notwendig.

Eine Reduzierung von Lärmimmissionen wäre ebenfalls nicht zu erwarten, da Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgänge das Lärmniveau eher anheben. Solche Vorgänge werden allerdings nicht in Lärmmodellrechnungen berücksichtigt (Zuschläge sind nur vorgesehen für ampelgesteuerte Kreuzungen, nicht für Kreisverkehrsplätze). In der Immissionsberechnung zur beantragten Lösung werden die Grenzwerte an den Fassaden der am nächsten gelegenen Wohnhäuser jedenfalls schon bei der gewählten Lösung deutlich unterschritten.

3. Anbindung der K 7373

Die K 7373 wird südlich von Dellmensingen an die Querspange angebunden. Die westliche Ortsdurchfahrt Dellmensingens wird dadurch um bis zu 3.950 Kfz/24h entlastet. Forderungen aus Dellmensingen, die K 7373 nicht erst bei Ersingen sondern näher bei Dellmensingen an die Querspange anzubinden, entbehren daher jeder Grundlage.

4. Unterführung der Querspange unter der Bahnlinie Ulm-Friedrichshafen

Eine Vielzahl von Einwendern sowie die Ortsbeiräte von Dellmensingen und Ersingen und die Stadt Erbach haben gefordert, die Querspange nicht wie geplant bei Bau-km 4+250 über die Bahnlinie Ulm-Friedrichshafen (Südbahn) zu führen, sondern hier eine Unterführung vorzusehen, um erwartete Lärmbelastungen zu minimieren. Auch sei eine Unterführung landschaftsverträglicher.

Derzeit verlaufen die Gleise auf einem circa 1,5 m hohen Damm mit beidseitigen Entwässerungsgräben. Der östliche Graben dient gleichzeitig der Hochwasserableitung aus den Überschwemmungsflächen der Westernach. Geplant ist, die Bahnlinie mit einer ca. 40 m langen Dreifeldbrücke mit einer lichten Höhe von 5,70 m zu queren. Die Längsneigungen im Vorfeld des Überführungsbauwerks liegen bei ca. 2,8 %. Die Dammhöhe über Gelände im Bereich der Bahnquerung beträgt bis zu 8 m.

Der Vorhabenträger hat im Vorfeld der Antragstellung den Bau einer Unterführung anstelle der Überführung geprüft. Beide Lösungen wurden im Maßstab 1:2.500 ausgearbeitet und planerisch untersucht. Der Vorhabenträger kam zu dem Ergebnis, dass bei einem Geländeeinschnitt der Eingriff in das Landschaftsbild der offenen, überwiegend strukturarmen Feldflur zwischen Donau und Hangkante zur Dellmensingener Terrasse geringer wäre als bei der vorgesehenen Dammlage der Straße mit bis zu 8 m über Gelände. Ein weiterer Vorteil wäre, dass bei einer Unterführung mit

etwas geringeren Lärmemissionen zu rechnen ist. Der Vorteil nivelliert sich allerdings bis zum Ortsrand von Dellmensingen. Schließlich könnte mit der Einschnittslösung das Erdmassendefizit um rund 125.000 m³ reduziert werden (45.000 kommen aus dem Einschnitt, 70.000 m³ für den Damm fallen weg).

Den genannten Vorteilen stehen erhebliche Nachteile gegenüber:

Auf Grund des hoch anstehenden Grundwassers sowie unter Beachtung der Hochwasserwahrscheinlichkeiten in diesem Gebiet müsste die Unterführung mit einer wasserdichten Wanne ausgeführt werden. Auf der Grundlage des hochwassertechnischen Gutachtens für die Gewässer Rot und Westernach hat der Vorhabenträger die Länge der erforderlichen Grundwasserwanne mit 685 m abgeschätzt. Dies würde nach den vom Vorhabenträger vorgelegten Berechnungen Mehrkosten in Höhe von ca. 6,25 Mio. Euro bedingen bei geschätzten Gesamtkosten der Maßnahme im Falle der Überführungslösung von ca. 30 Mio. Euro. Hinzu kommen Unterhaltungskosten von ca. 10.000 Euro pro Jahr durch Pumpenwartung, Strom, etc., da bei der Herstellung einer Grundwasserwanne das anfallende Wasser im Tiefpunkt gefasst und gepumpt werden muss.

Die Höhe dieser Mehrkosten werden einwenderseits bezweifelt. Um ihre Forderung nach einer Unterführung zu untermauern, hat die Stadt Erbach die Stellungnahme des Fachbüros Dr. Brenner vorgelegt. Die darin enthaltene Grobkostenschätzung ist allerdings nicht geeignet, die Angaben des Vorhabenträgers in Frage zu stellen:

Die planfestzustellende Überführung hat eine Längsneigung von 2,8 %. Damit die Vergleichbarkeit gegeben ist, wurde die Unterführung im Variantenvergleich des Vorhabenträgers mit einer Längsneigung von 3,5 % angenommen. Der Einwender hat hingegen bei der Berechnung der Länge der "Weißen Wanne" eine Längsneigung von 4,5 % angenommen. Dies entspricht dem für die Entwurfsgeschwindigkeit nach Richtlinie gerade noch zulässigen Höchstwert. Zusätzlich wurde für den Wannenhalmesser ebenfalls der Mindestwert gewählt. Diese Ausnutzung der Grenzwerte der Trassierungselemente führt allerdings zu Defiziten in der räumlichen Linienführung.

In der vorgelegten Stellungnahme sind außerdem die m²-Kosten für die Straßenbrücke wesentlich zu hoch angesetzt: Es ist fachlich unstrittig, dass Straßenbrücken wesentlich günstiger sind als Bahnbrücken (Lastannahmen, Bauverfahren). Auf der Basis von Erfahrungswerten aus Ausschreibungen ähnlicher Straßenbrücken sind Kosten in Höhe von 1.600 Euro/m² realistisch.

Die m²-Kosten für die Bahnbrücke sind mit 7.500 Euro/m² zwar richtig angenommen und entsprechen dem vom Vorhabenträger angegebenen Wert. Allerdings ist die nutzbare Breite mit 35 m wesentlich zu hoch. Realistisch sind rd. 20 m, was die Kosten für die Bahnbrücke reduzieren wird. Es fehlen allerdings Annahmen und Kosten zu der notwendigen Entwässerung, da in Einschnittslage das Straßenwasser gefasst, behandelt und gepumpt werden muss. Ferner wurde nicht berücksichtigt, dass im Zuge einer Unterführungslösung die Wirtschaftswege links und rechts der Bahnbrücke ebenfalls durch Brückenbauwerke überführt werden müssen.

Insgesamt wird die Reduzierung auf vier Kostenpositionen der Aufgabenstellung nicht gerecht. Unerwähnt bleiben auch die Betriebskosten. Der Vorhabenträger hat hier rund 30 Kostenpositionen unterschieden und auch eine realistische Schätzung der Betriebskosten vorgelegt. Eine Berech-

nung der Ablöse- bzw. Unterhaltskosten wurde wegen der deutlichen Kostendifferenz nicht vorgenommen; aufgrund der wesentlich höheren Herstellungskosten einer Bahnbrücke würde dieser Vergleich ebenfalls deutlich zu Ungunsten der Unterführungslösung ausfallen.

Im Anschluss an die Erörterungsverhandlung hat der Vorhabenträger folgende Kostenaufstellung vorgelegt:

Überführung von Bau-km 2+000 bis 4+140

1.	Grunderwerb	497.200 €
2.	Untergrund, Unterbau, Entwässerung	1.370.400 €
3.	Oberbau	684.100 €
4.	Brücken	919.600 €
5.	Grundwasserwanne	0 €
8.	Ausstattung	174.900 €
9.	Sonstige Anlagen und Kosten	0 €

Kosten brutto **3.646.200 €**

Unterführung von 2+000 bis 4+140

1.	Grunderwerb	454.800 €
2.	Untergrund, Unterbau, Entwässerung	865.100 €
3.	Oberbau	684.100 €
4.	Brücken	1.614.900 €
5.	Grundwasserwanne	7.275.200 €
8.	Ausstattung	174.900 €
9.	Sonstige Anlagen und Kosten	0 €

Kosten brutto **11.069.000 €**

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kommt es auf die wirtschaftlichen Erwägungen im Ergebnis allerdings nicht an. Bei einer Gesamtbetrachtung aller Belange stellt sich die Unterführung nicht als die bessere Ausführungsvariante dar.

Die Unterführung weist zwar Vorteile auf im Hinblick auf das Landschaftsbild, Lärmemissionen und die Massenbilanz. Diese Vorteile sind allerdings von geringem Gewicht:

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die erhebliche Vorbelastung des betroffenen Landschaftsbereiches durch das Umspannwerk, zahlreiche Überlandleitungen und den Bahndamm schutzmindernd zu berücksichtigen. Die Überführung tritt in dieser von technischer Infrastruktur vorgeprägten Landschaft nicht als massiver Fremdkörper in Erscheinung, zumal das Bauwerk zumindest teilweise verdeckt wird durch vorhandene Vegetationsstrukturen und -bestände (Gemeindeholz).

Auch die gegenüber der Überführung streckenweise geringeren Lärmimmissionen sind kein deutlicher Vorteil. Die Lärmsituation empfindlicher Bereiche, wie die der Bebauung am Ortsrand von Dellmensingen, wird bei der Unterführungslösung nicht nennenswert verbessert. Aufgrund der

Entfernung wirkt sich der Lärmschutz durch den Einschnitt kaum aus. Die einschlägigen Lärmgrenzwerte sind auch mit der Überführung deutlich eingehalten.

Von Seiten der Einwender wurden keine weitergehenden Vorteile einer Unterführungslösung aufgezeigt. Den geringen Vorteilen der Unterführung stehen deutliche Nachteile gegenüber:

- Die Unterführung ist mit negativen Auswirkungen auf das Grundwasser verbunden. Es kommt zu einem baulichen Eingriff in den Grundwasserleiter. Die Grundwasserwanne hat Barriereeffekte auf die Strömungsverhältnisse im Aquifer.
- Der Stromverbrauch für den Betrieb der Grundwasserwanne liegt bei rd. 17.000 kWh/a , was dem jährlichen Stromverbrauch von circa sechs 2-Personen Haushalten entspricht. Bei der Herstellung von 17.000 kWh Strom werden etwa 10,3 t CO₂ freigesetzt. Die Unterführung hat damit gegenüber der Überführungslösung eine deutlich schlechtere Energie- und Umweltbilanz.
- Auch im Hinblick auf den Hochwasserabfluss ist die Überführung im Vorteil, da die Gräben beidseits des Bahndamms unberührt bleiben und der Damm keine Störung des Hochwasserabflusses der Westernach verursacht.
- Gegen die Unterführung spricht schließlich, dass zur Erhaltung der Wirtschaftswegebeziehungen zwei zusätzliche Bauwerke errichtet werden müssten.

Die Planfeststellungsbehörde ist daher der Auffassung, dass sich die Unterführung nicht als bessere Ausführungsvariante darstellt.

5. Gemeinsame Brücke über Donau und Donaukanal

Die Antragstrasse sieht vor, dass Donau und Donaukanal jeweils mit einem eigenständigen Brückenbauwerk und einem dazwischen liegenden Dammbauwerk gequert werden. In der Donau selbst, die Bestandteil des FFH-Gebiets ist, sind keine Brückenpfeiler vorgesehen. Im Staukanal, der nicht zum FFH-Gebiet gehört, sind zwei Brückenpfeiler vorgesehen.

Der Bau einer gemeinsamen Brücke über Donau und Donaukanal ist im Vorfeld der Antragstellung eingehend geprüft worden. Dazu ist auch eine Visualisierung (Fotosimulation) der beiden Konzeptionen erstellt worden. Die Visualisierung zeigt, dass die gewählte Lösung mit je einer weitgespannten Brücke über Donau und Donaukanal sowie einem dazwischen liegenden Damm die gestalterisch bessere Variante bildet. Sie wahrt einerseits die optische Durchgängigkeit entlang der Gewässer in ausreichendem Maße. Andererseits mindert der bepflanzte Damm auf der Insel zwischen Donau und Donaukanal den technischen Charakter, den eine durchgängige Brücke mit den erforderlichen aufgesetzten Immissions- und Sichtschutzwänden an dieser Stelle hätte. Die Möglichkeiten, die Abstände der Brückenstützen zu vergrößern und dadurch deren Anzahl zu verringern, sind untersucht worden. Dazu müsste allerdings der Brückenaufbau deutlich verstärkt werden, was zu erheblichen ökologischen und gestalterischen Nachteilen führen würde (geringere lichte Höhe der Brücken über den Gewässern, deutliche Verstärkung der gestalterischen Barrierewirkung der Bauwerke). Daher ist es nicht angezeigt, die Standorte der Stützen zu verändern.

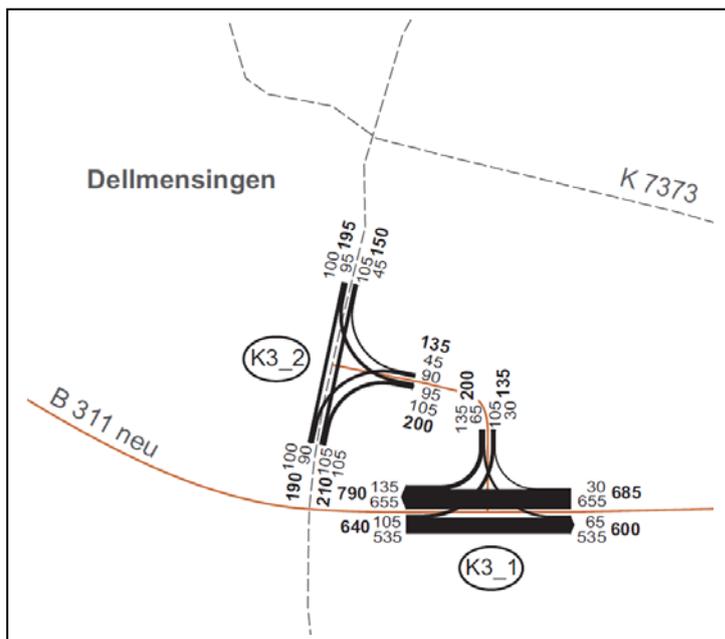
Die Ausführung von zwei getrennten Brückenbauwerken ist daher eindeutig vorzuziehen.

6. Anschluss der K 7374 südlich der Querspange

Die K 7374 wird südlich von Dellmensingen teilplangleich über eine Rampe im nordöstlichen Quadranten an die Querspange angebunden. Die Ortsdurchfahrt von Dellmensingen wird dadurch deutlich entlastet. Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte ist nachgewiesen. Für den Knotenpunkt am Fußpunkt der Rampe (K 7374) ergibt sich Qualitätsstufe A (der Verkehrsfluss ist frei), für den Anschlusspunkt an die B 311 wird die Qualitätsstufe C erreicht (der Verkehrszustand ist stabil). Der Anschluss dient insbesondere der Anbindung von Stetten. Der Verkehr aus und in Richtung Stetten würde ohne die Anbindung weiterhin durch die Ortsdurchfahrt Dellmensingen fahren.

Die Verbindungsrampe befindet sich nördlich der Querspange, da bei dieser Lösung nur 30 Rechtsabbieger aus Richtung B 30 kommend die Querspange über einen Rechtsabbiegekeil verlassen. Die Belastung von 30 Rechtsabbiegern in der Spitzenstunde ist dabei äußerst gering, so dass Beeinträchtigungen im Hauptstrom der Querspange eine untergeordnete Rolle spielen. Wäre die Verbindungsrampe südlich der Querspange angebracht, würden 105 Rechtsabbieger aus Richtung Ehingen kommend die Querspange verlassen. Das Ausfahren über einen Rechtsabbiegekeil würde den Hauptstrom dabei wesentlich mehr beeinträchtigen, als die 30 Fahrzeuge bei der Nordrampe. Des Weiteren weist die Nordrampe die geringste Verkehrsmenge für Linkseinbieger, mit 65 Fahrzeugen von der Rampe kommend, auf. Dagegen wären es bei einer Südrampe 135 Linkseinbieger.

Die Ausgestaltung mit Rechtsabbiegekeil entspricht der Erkenntnis, dass eine Verzögerungsspur die Sicht auf die Fahrzeuge der Hauptstrecke versperren kann. Dies ist besonders für jene Abbiegeströme sicherheitsreduzierend, die mit mehreren Verkehrsströmen Konflikte aufweisen (z.B. die 65 Linkseinbieger).



Ausschnitt aus dem Verkehrsgutachten 2008, Abb 11.4

7. Zusammenfassung

Weitere kleinräumige Ausführungsvarianten sind weder vorgebracht noch sonst ersichtlich. Der Planfeststellungsbehörde drängen sich insbesondere im Hinblick auf die vorgesehenen Bauwerke und die Gestaltung der Anschlussstellen keine gegenüber dem Antrag vorzugswürdigen Ausführungsvarianten auf.

XIII. Abstimmung mit anderen Fachplanungen

1. Beseitigung des Bahnübergangs an der K 7373

Der Alb-Donau-Kreis beabsichtigt, den Bahnübergang an der K 7373 zwischen Ersingen und Dellmensingen zu beseitigen. Diese Maßnahme ist im Kreisstraßenbauprogramm 2010 im weiteren Bedarf aufgeführt. Konkrete Planungen für die Beseitigung des Bahnübergangs liegen jedoch noch nicht vor. Es ist daher nicht möglich und rechtlich auch nicht geboten, im Rahmen des vorliegenden Verfahrens eine Abstimmung beider Planungen vorzunehmen. Die künftige Planung für die Beseitigung des Bahnübergangs wird sich an die vorliegende Planung anpassen müssen, wovon auch der Landkreis ausgeht. Dabei entstehen durch die vorliegende Planung für die Beseitigung des Bahnübergangs keine Zwangspunkte oder Erschwernisse.

Einige Einwender lehnen die Errichtung zweier Brückenbauwerke in einem Abstand von etwa 250 m ab und regen an, die beiden räumlich nahe beieinander liegenden Vorhaben in einer Maßnahme zu bündeln. Eine gemeinsame Planung und Durchführung biete auch Synergie- und Wirtschaftlichkeitseffekte. Teilweise wird gefordert, beide Straßen, insbesondere aus Gründen des Landschaftsbilds, gemeinsam unter der Bahnlinie zu führen.

Die gemeinsame Querung der Bahnlinie entspricht einem Planungsstand von 2004, der eine Verlegung der Kreisstraße vorsah. Diese Planung wurde aufgegeben, da sie nicht dem Willen von Stadt und Landkreis entsprach. Beide wollen die Kreisstraße als wichtige Ortsverbindung zwischen Dellmensingen und Ersingen erhalten. Sie halten eine gemeinsame Querung der Bahnlinie allerdings insbesondere aus Gründen des Landschaftsbilds weiterhin für vorteilhaft, wobei die Stadt Erbach sich den Forderungen nach einer Unterführung der Bahnlinie anschließt. Eine solche Planung liegt aber weder vor noch ist sie im vorliegenden Verfahren geboten.

2. Ausbau der Donautalbahn, Planungen für eine S-Bahn Ulm / Neu-Ulm

Ein seit den 1990er Jahren diskutiertes Vorhaben sieht den Bau einer in Ehingen (Donau) von der Altstrecke abzweigenden und dem Lauf der Donau folgenden Neubaustrecke nach Erbach (Donau) an der Südbahn vor (Ausbau der Donautalbahn zwischen Erbach und Ehingen). Auf dieser Strecke würden zukünftig nur noch die Regional-Express-Züge zwischen Ulm, Sigmaringen und Neustadt (Schwarzwald) verkehren, was für diese Züge eine deutlich kürzere Fahrtzeit bedeuten würde. Auf der bevölkerungsreicheren Altbaustrecke von Ehingen über Blaubeuren würde hingegen wie auf allen anderen Altbaustrecken rund um Ulm ein S-Bahn-Verkehr eingeführt. Verkehrsplaner veranschlagen die Baukosten einer neuen Donautalbahn zwischen Ehingen und Erbach mit 75 Millionen Euro.

Die S-Bahn-Pläne und die Pläne für den Streckenneubau werden vom Regionalverband Donau-Iller vorangetrieben, befinden sich allerdings nicht in einem hinreichend konkreten Planungsstand, als dass sie vorliegend bereits Berücksichtigung finden könnten. Der Forderung, beide Planungen zusammenzulegen und auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen, kann daher nicht nachgekommen werden. Mit der Planung der Querspange entstehen keine Härten für die Planung der Eisenbahnstrecke. Auch in den Stellungnahmen der fachplanerischen und raumordnerischen Planungsbehörden sowie der Deutschen Bahn werden keine entsprechenden Bedenken vorgetragen.

XIV. Zwingende materiellrechtliche Anforderungen

1. Verkehrslärmschutz

Zu den zentralen Problemen, die im Planfeststellungsverfahren zu bewältigen sind, gehört regelmäßig der Lärm, der vom Betrieb der neuen Straße ausgeht und insbesondere auf besiedelte Bereiche einwirken wird. Zu unterscheiden ist zwischen den direkten Auswirkungen der neuen Straße auf die umliegende Bebauung und den mittelbaren Auswirkungen der neuen Straße im bestehenden Straßennetz.

Nur die direkten Wirkungen unterliegen den zwingenden Vorschriften zum Verkehrslärmschutz. Mittelbare Lärmwirkungen sind - unter bestimmten Voraussetzungen - im Rahmen der Abwägung zu behandeln. Wegen des Sachzusammenhangs werden die mittelbaren Auswirkungen allerdings im vorliegenden Abschnitt mitbehandelt.

a) Grundlagen und Berechnungsverfahren

aa) Verkehrsprognose

Der zu erwartende Lärm wurde errechnet auf der Grundlage der Verkehrsprognose der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH vom 31.10.2008. Diese wurde mit den verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung aller erheblichen Umstände methodisch fachgerecht erstellt (hierzu bereits oben B IX). Sie ist damit insgesamt taugliche Grundlage für die notwendigen schalltechnischen Berechnungen. Für den Bereich der K 7361 gilt dies aufgrund einer Sondersituation allerdings nur eingeschränkt. Daher hat der Vorhabenträger zur Ermittlung der Verkehrsbelastung auf der K 7361 selbst Verkehrszählungen vorgenommen, die Grundlage der schalltechnischen Berechnungen für Donaurieden und Bach wurden (hierzu im Einzelnen unten d) dd) und ee).

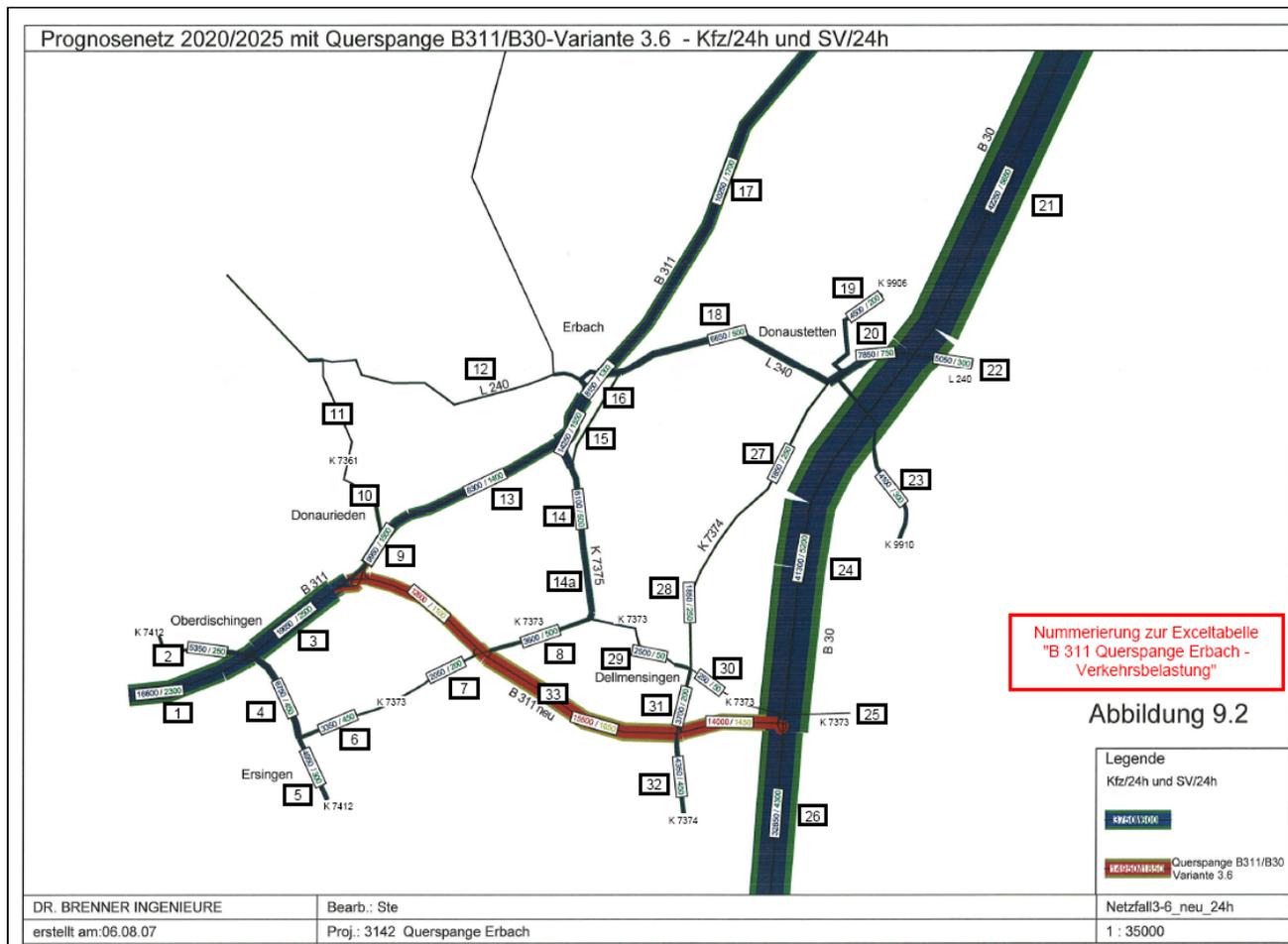
Zu einem weiteren, für die schalltechnischen Berechnungen wesentlichen Punkt trifft das Verkehrsgutachten keine Aussagen: Es enthält lediglich Angaben über die Schwerverkehrszahlen > 3,5 t in Fz/24h. Hinsichtlich der Schwerverkehrsanteile > 2,8 t in % am Tag und in der Nacht trifft das Verkehrsgutachten keine Aussagen. Diese Anteile wurden daher vom Vorhabenträger für die Erstellung der Lärmprognosen abgeschätzt. Die Abschätzung erfolgte über das bei der Straßenverkehrszählung 2005 ermittelte Verhältnis Schwerverkehrszahlen / Schwerverkehrsanteile, welches auf die prognostizierten Schwerverkehrszahlen übertragen wurde. Dieses Vorgehen erscheint der Planfeststellungsbehörde als sachgerecht. Erhebungen sind nicht erforderlich.

Die verkehrlichen Wirkungen der Antragstrasse stellen sich folgendermaßen dar:

Auf der B 311 nimmt der Verkehr südlich der Abzweigung der Querspange zu: im Bereich von **Oberdischingen** um 3.150 Kfz/24h, im weiteren Verlauf Richtung Donaurieden bis zur Abzweigung der Querspange um bis zu 5.400 Kfz/24h. Nördlich der Abzweigung der Querspange nimmt der Verkehr auf der B 311 ab: Auf der Ortsdurchfahrt der B 311 alt in **Donaurieden** kommt es zu einer Entlastung um 4.300 Kfz/24 h gegenüber dem Prognosenullfall. Die Entlastung auf der Ortsdurchfahrt der B 311 alt in **Erbach** beträgt bis zu 6.600 Kfz/24 h (im Bereich zwischen der Einmündung der L 1244 und der Kreuzung mit der L 240), was dort 32% des Gesamtverkehrs im Prognosenullfall entspricht. Auf der B 30 kommt es nördlich der Querspange zu einer Mehrbelastung mit 10.300 Kfz/24h. Südlich der Querspange beträgt die Mehrbelastung 1.900 Kfz/24h. Im westlichen Abschnitt der L 240 geht die Verkehrsbelastung zurück. Erst östlich der B 30 nimmt der Verkehr auf der L 240 geringfügig zu. Das Kreisstraßennetz wird insgesamt teilweise deutlich entlastet. In wenigen Bereichen ist Mehrverkehr zu erwarten, so im Bereich der K 7412 Oberdischingen-Ersingen, auf der K 7373 Dellmensingen-Humlangen, auf der K 7361 in Donaurieden, auf der K 7374 Dellmensingen-Stetten südlich der Querspange und auf der K 9906 Donaustetten-Gögglingen.

Nach Ortschaften betrachtet ergibt sich folgendes Bild:

Für **Oberdischingen** entsteht gegenüber dem Prognosenullfall eine Mehrbelastung. **Donaurieden** wird im Zuge der B 311 alt entlastet, erhält aber auf der K 7361 (Steigstraße) eine Mehrbelastung von 1.000 Kfz/24h. Die Ortsdurchfahrt **Erbach** der B 311 alt wird entlastet. Darüber hinaus profitiert Erbach von den Entlastungen im Zuge der L 240 und im Zuge der K 7375 in Richtung Dellmensingen. **Ersingen** ist betroffen von Mehrverkehr auf der K 7412 zwischen Oberdischingen und Ersingen. Es handelt sich um Verkehre, die zuvor ins nachgeordnete Kreisstraßennetz verdrängt wurden und mit der Querspange wieder über die „entlastete“ B 311 alt nach Erbach fahren. Auf der K 7373 Ersingen Richtung **Dellmensingen** kommt es insgesamt zu einer Verkehrsabnahme (4.000 Kfz/24 h auf 3.600 Kfz/24h), der Schwerverkehrsanteil steigt allerdings von 150 SV/24h auf 500 SV/24h. Im Übrigen wird Dellmensingen durch die Verkehrsabnahme auf der K 7374 entlastet. Erst südlich der Querspange kommt es auf der K 7374 in Richtung **Stetten** zu einer geringfügigen Mehrbelastung. Im Zuge der B 30 kommt es bereits südlich des Anschlusses der Querspange zu Mehrbelastungen, von der Verkehrszunahme in Richtung Ulm betroffen sind **Donaustetten /Gögglingen** und **Wiblingen**.



Plan			Bestandnetz 2005 (Plan vom 08.12.2009)		Prognosenußfall 2020/25 (Plan vom 24.04.2007)		Antragstrasse Var. 3.6** Prognosenetz 2020/25 (Plan vom 06.08.2007)	
Nr	Straße	Abschnitt	Kfz/24h Abb 3.2	SV/24h	Kfz/24h Abb 2.2	SV/24h	Kfz/24h	SV/24h
33	B 311 neu	Querspanne	-	-	-	-	12.600-15.500	1.100-1.650
1	B 311	südlich Oberdisingen	12.550	1.775	13.450	1.900	16.600 [+3.150]	2.050
3	B 311	Oberdisingen- Donaurieden	13.200	1.775	14.250	1.900	19.650 [+5.400]	2.450
9	B 311	Donaurieden	13.200	1.775	14.250	1.900	9.950 [-4.300]	1.500
13	B 311	Donaurieden-Erbach	13.550	1.800	14.650	1.900	8.300 [-6.350]	1.400
15	B 311	Erbach vor Netzknoten	19.200	1.825	20.800	1.850	14.250 [-6.550]	1.550
16	B 311	Erbach nach Netzknoten	13.550	1.725	14.750	1.750	8.150 [-6.600]	1.300
17	B 311	Erbach-Ulm	14.600	1.700	15.650	1.850	10.250 [-5.450]	1.700
26	B 30	Dellmensingen-Stetten	28.850	3.325	31.000	3.550	32.850	4.300

							[+1.900]	
24	B 30	Dellmensingen-Donaustetten	28.850	3.325	31.000	3.550	41.300 [+10.300]	5.200
21	B 30	Donaustetten-Wiblingen	31.850	3.750	34.200	4.050	42.250 [+8.050]	5.650
12	L 240	Bach-Erbach	2.900	150	3.100	150	2.100 [-1.050]	100
18	L 240	Erbach-Donaustetten	8.350	800	9.000	850	6.650 [-2.300]	500
20	L 240	westl. B 30 Donaustetten-Unterweiler	8.800	900	9.450	1.000	7.850 [-1.650]	750
22	L 240	östl. B 30 Donaustetten-Unterweiler	4.600	275	4.900	300	5.050 [+100]	300
2	K 7412	östlich OD Oberdisingen	5.000	275	5.400	300	5.350 [-50]	250
4	K 7412	Oberdisingen-Ersingen	4.850	300	5.250	350	6.750 [+1.500]	250
5	K 7412	südl. OD Ersingen	-	-	4.950	300	4.950	300
6	K 7373	westl. OD Ersingen	3.300	75	3.500	100	3.350 [-100]	150 [+50]
7	K 7373	Ersingen-Dellmensingen südl. der Quersp.	3.800	125	4.000	150	2.050 [-1.950]	200 [+50]
8	K 7373	Ersingen-Dellmensingen nördl. der Quersp.	3.800	125	4.000	150	3.600 [-400]	500 [+350]
29	K 7373	westl. OD Dellmensingen	6.000	225	6.450	250	2.500 [-3.950]	50
30	K 7373	östl. OD Dellmensingen	-	-	2.450	200	250 [-2.200]	50
25	K 7373	Dellmensingen-Humlangen östl. B 30?	2.300	175	2.450	200	3.950 [+1.450]	-
10	K 7361	OD Donauroden	1.075		1.075	-	2.075 [+1.000]	-
11	K 7361	Donauroden-Bach	450	75	500	100	1.500 [+1.000]	150
14	K 7375	Erbach-Dellmensingen	7.000	250	7.450	300	6.100 [-1.350]	500 [+200]
27	K 7374	Donaustetten-Dellmensingen	3.350	200	3.600	250	1.850 [-1.750]	250
28	K 7374	nördl. OD Dellmensingen	3.350	200	3.600	250	1.850 [-1.750]	250
31	K 7374	südl. OD Dellmensingen (nördl. der Quersp.)	3.850	200	4.100	200	3.700 [-400]	200
32	K 7374	Dellmensingen-Stetten (südl. der Quersp.)	3.850	200	4.100	200	4.350 [+200]	450
19	K 9906	Donaustetten-Gögglingen	4.100	175	4.400	200	4.500 [+100]	200
23	K 9910	Donaustetten-Humlangen	4.150	350	4.500	350	4.100 [-400]	300

bb) Berechnungsverfahren

Dass die Beurteilungspegel in einem Berechnungsverfahren zu ermitteln sind, legt § 3 der 16. BImSchV verbindlich fest. Vorliegend erfolgte die Berechnung mit dem EDV-Programm SOUNDPLAN auf der Basis der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - (RLS-90). Die Berechnungsmethode nach der RLS-90 gewährleistet zuverlässige Ergebnisse und ist von der Rechtsprechung, die sich eingehend hiermit auseinander gesetzt hat, bestätigt worden (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, 4 A 10/95).

Das Berechnungsverfahren gibt alle maßgeblichen Faktoren vor und bezieht alle relevanten Gegebenheiten wie Lärmausbreitung, Abschirmung und Reflexion in die Berechnung ein. Nicht berücksichtigt bei der Berechnung des Mittelungspegels wird entsprechend der Vorgaben der RLS-90 Straßennässe, da der Regelfall die trockene Straße ist und Nässe nur temporär auftritt. Topographische Gegebenheiten und meteorologische Rahmenbedingungen werden berücksichtigt.

Hinsichtlich des Windes wird in den Lärmberechnungen eine Mit-Wind-Situation (3 m/s) zum betrachteten Immissionsort hin unterstellt. Außerdem wird Temperaturinversion unterstellt; beides fördert die Schallausbreitung. Bei anderen Witterungsbedingungen können besonders in Bodennähe und Abständen über etwa 100 m deutlich niedrigere Schallpegel auftreten. Daher ist ein Vergleich von Messwerten mit den nach diesen Richtlinien berechneten Werten nicht ohne weiteres möglich.⁷

Das Berechnungsverfahren gibt vor, Mittelungspegel für den Tag (6 bis 22 Uhr) und die Nacht (22 bis 6 Uhr) separat zu berechnen und darzustellen; dies ist geschehen. Im Übrigen ist weder vorgetragen noch sonst ersichtlich, dass die Berechnungsvorgaben der RLS-90 nicht zutreffend umgesetzt worden wären.

Bei den anhand der RLS-90 ermittelten Beurteilungspegeln handelt es sich in der Regel um konservative, d.h. die tatsächlichen Gegebenheiten übertreffende Pegel. Eine weitergehende Grenzfallbetrachtung ist daher nicht erforderlich und in der 16. BImSchV nicht vorgesehen.

Da das Berechnungsverfahren in Verbindung mit den Grenzwerten den Schutz vor unzumutbaren Lärmbelastungen zuverlässig sicherstellt, ist ein „Risikozuschlag“, wie er von Einwanderseite gefordert wurde, nicht geboten.

cc) Kontrollmessungen

Ein Anspruch auf Kontrollmessungen nach Fertigstellung der Maßnahme besteht nicht. Solche Messungen wären auch nicht geeignet, den von der Straße ausgehenden Lärm zutreffend zu erfassen, weil mit einer Messung immer nur eine "Momentaufnahme" möglich ist. Berechnungen hingegen tragen allen relevanten Faktoren Rechnung und sind daher, wie oben ausgeführt, von der Rechtsprechung anerkannt.

Es ist auch nicht angezeigt, dem Vorhabenträger Nachkontrollen aufzuerlegen, da an der Geeignetheit der Berechnungsmethode zur zutreffenden Ermittlung der Belastung und an der korrekten Berechnung keine Zweifel bestehen. Die Forderung, dem Vorhabenträger eine nachträgliche jährliche Überprüfung der Immissionsgrenzwerte aufzuerlegen und bei Bedarf Lärmschutzmaßnahmen nachträglich durchzuführen, wird daher zurückgewiesen.

Anmerkung:

Treten nach Unanfechtbarkeit des Plans nicht vorhersehbare (Lärm-)Wirkungen des Vorhabens auf, kann der Betroffene nach § 75 Abs. 2 S. 2 LVwVfG die nachträgliche Anordnung von Schutzmaßnahmen verlangen (sog. fehlgeschlagene Prognose, d.h. die Prognose war zwar einwandfrei, wurde aber von der tatsächlichen Entwicklung nicht bestätigt.). Voraussetzung ist, dass die tatsächliche Verkehrsbelastung erheblich von der prognostizierten Belastung abweicht. Das ist grundsätzlich der Fall, wenn der prognostizierte Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) und damit spürbar überschritten wird.

⁷ Zum Vergleich: Nach der Beaufort-Skala werden 3m/s der Windstärke 2 zugeordnet und entsprechend umgerechnet in etwa 11 km/h. Die Windstärke 2 entspricht einer „leichten Brise“, d.h. Blätter rascheln und Wind ist im Gesicht spürbar.

b) Direkte Auswirkungen des Neubaus

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Neubau öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die Grenzwerte, ab denen vom Vorliegen schädlicher Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche auszugehen ist, werden durch die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV vom 12.06.1990, BGB. I S. 1036) verbindlich festgelegt. Nach § 2 Abs.1 der 16. BImSchV dürfen die für die nachfolgend genannten Anlagen und Gebiete bestimmten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden:

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

Die Zuordnung zu einem bestimmten Gebiet ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen, § 2 Abs. 2 S. 1 der 16. BImSchV.

Im Einwirkungsbereich der Querspange liegen:

- Auf Gemarkung **Dellmensingen** das Wohngebäude Gansweidweg 1-5, die allgemeinen Wohngebiete Lüssen und Schlossgarten, das Mischgebiet an der K 7373 zwischen Ersingen und Dellmensingen (zwischen BW 4 und Ersingerstraße, die allgemeinen Wohngebiete Grubenweg und Gsteig, das Wohngebiet Aspen und das Mischgebiet Aspen sowie der Bereich um den früheren Dellmensinger Bahnhof bei den Bahngleisen in der Ersinger Straße.
- Auf Gemarkung **Stetten** die allgemeinen Wohngebiete Brühläcker 1 und 2. Betrachtet wurde außerdem das Wohngebäude Ulmerstr. 2
- Auf Gemarkung **Donaurieden** die Schule (Lindenstr.7), der Kindergarten (Ob der Lucke 61), das Gebäude der Ortsverwaltung, Kirche und Friedhof (Kirchenberg), der Sportplatz Donaurieden, der Spielplatz im Bereich „Ob der Steig“ und der Bereich „Im Ried“ an der B 311. Zu betrachten sind hier überdies die K 7361 (Steigstraße) sowie die Ortsverbindungsstraße Donaurieden/Dellmensingen.

Für diese Bereiche wurde im Rahmen der variantenbezogenen Lärmuntersuchung (Vergleich der Untervarianten 3.1 bis 3.6) die Beurteilungspegel für das Prognosejahr 2025 berechnet. Für ausgewählte Gebäude wurden Einzelpunktberechnungen durchgeführt (Immissionsorte auf Hausfronten). Im Übrigen lassen sich die Auswirkungen der Querspange auf einzelne Bereiche/Gebäude aus den Rasterlärmkarten ablesen. Diese bilden den Summenpegel aus Querspange, B 311 alt und B 30 ab.

Es wurden keine Grenzwertüberschreitungen ermittelt. Die Lärmpegel bleiben unter folgenden Maximalwerten:

Gemarkung	Einstufung	Grenzwert tags/nachts	tags	nachts
Dellmensingen				
Schlossgarten, Lüssen	WA (allgemeines Wohngebiet)	59/49 dB (A)	allgemein < 50 dB (A)	allgemein < 40 dB (A)
K 7373 zwischen Ersingen und Dellmensingen (zwischen BW4 und Ersingerstraße)	MI (Mischgebiet)	64/54 dB (A)	Ersingerstr. 31 < 51 dB(A) Ersingerstr. 41 < 55 dB(A)	Ersingerstr. 31 44 dB(A) Ersingerstr. 41 47 dB(A)
Grubenweg	WA	59/49 dB (A)	allgemein < 50 dB (A)	allgemein < 47 dB (A)
Gsteig	WA	59/49 dB (A)	allgemein < 50 dB (A) Dekan-Eiberger-Weg 6 < 46 dB(A) Stettenerstr. 30 < 46 dB(A)	allgemein < 40 dB (A) Dekan-Eiberger-Weg 6 < 39 dB(A) Stettenerstr. 30 < 38 dB(A)
Aspen	WA MI	59/49 dB (A) 64/54 dB (A)	allgemein < 50 dB (A) Stettenerstr. 35 < 47 dB (A)	allgemein < 40 dB (A) Stettenerstr. 35 < 39 dB (A)
Gansweidweg 1-5 (5-stöckiges Gebäude)	WA	59/49 dB (A)	allgemein < 50 dB (A)	allgemein < 40 dB (A)
Donaurieden				
Schule(Lindenstr.7) / Kindergarten (Ob der Lucke 61) / Kirche + Friedhof (Kirchenberg)	MI	64/54 dB (A) 57/47 dB (A)	allgemein < 50 dB (A) Kirchberg 25 < 48 dB (A) Kirchberg 39 < 49 dB (A)	allgemein < 47 dB (A) Kirchberg 25 < 40 dB (A) Kirchberg 39 < 41 dB (A)
Sportplatz Donaurieden	als Schule	64/54 dB (A)	allgemein < 50 dB (A)	allgemein < 40 dB (A)
Ob der Steig in der Nähe vom Kindergarten(Ob der Lucke 61)	WA	59/49 dB (A)	allgemein < 43 dB (A)	allgemein < 36 dB (A)
Im Ried an der B 311	MI	64/54 dB (A)	Im Ried 9 < 45 dB (A) Im Ried 13 < 45 dB (A) Im Ried 21 < 46 dB (A) Im Ried 27 < 36 dB (A) Im Ried 29 < 48 dB (A)	Im Ried < 37 dB (A) Im Ried 13 < 38 dB (A) Im Ried 21 < 39 dB (A) Im Ried 27 < 28 dB (A) Im Ried 29 < 40 dB (A)

Im Einzelnen sind die Ergebnisse dargestellt in den Planfeststellungsunterlagen 11.1.2 und 11.1.3.

Bei der Ermittlung der Beurteilungspegel berücksichtigt sind Lärmschutzmaßnahmen, die aus natur- und artenschutzrechtlichen Gründen im Bereich der Querung von Donau und Staukanal vorgesehen sind. Von Bau-km 2+440 bis Bau-km 2+630 wird südwestlich der Straße ein 3,5 bis 4,7 m hoher Lärmschutzwall errichtet. Von Bau-km 2+630 bis Bau-km 3+640 werden beidseitig Lärmschutzwände mit Höhen von 2 bis 3,5 m errichtet. Die Lärmschutzwände werden im Bereich der Brücken über Donau und Staukanal mitgeführt. Die Maßnahmen sind - aus naturschutzfachlichen Gründen - darauf ausgerichtet, dass bereits in geringem Abstand zur Straße maximal 52 dB(A) erreicht werden.

Lärmschutzwälle und Lärmschutzwände entsprechen dem Stand der Technik. Der Nachweis der Eignung wurde im Rahmen der Schalltechnischen Berechnungen (Unterlage 11.1.1) erbracht.

Bei der Berechnung der Beurteilungspegel bereits berücksichtigt ist ein lärmindernder Belag, der beim Bau der Querspange verwendet werden wird, und der den Anforderungen eines Korrekturwertes DStrO von - 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.

c) Änderung bestehender Straßen

Im Fall der **Änderung** einer bestehenden Straße ist der Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung eröffnet, wenn es sich um eine **wesentliche** Änderung handelt. Dies ist der Fall, wenn

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

Betrachtet wird jeweils der Lärm, der von dem baulich veränderten Bereich ausgeht. Dabei wird jeder Verkehrsweg gesondert betrachtet.

Vorliegend erfahren die Straßen eine Änderung, an welche die Querspange angebunden wird; das sind die B 311, die B 30 und das nachgeordnete Straßennetz. Die jeweiligen Anbindungsbereiche wurden zutreffend in die Betrachtung der direkten Lärmwirkungen einbezogen. Darüber hinaus stellt die Anbindung allein keine wesentliche Änderung des Verkehrswegs dar, da kein Eingriff in die Substanz erfolgt und die Funktion des Verkehrswegs nicht verändert wird. Insbesondere wird durch die Anbindung einer Straße an eine neue Straße die Kapazität der bestehenden Straße nicht erweitert.

Soweit die B 311 bei Oberdischingen dreistreifig ausgebaut werden soll, handelt es sich um eine bislang nicht verfestigte Planung, die mit dem Bau der Querspange nicht in einem derart engen räumlich-konzeptionellen Zusammenhang steht, dass deren Auswirkungen bereits im vorliegenden Verfahren betrachtet werden müssten. Die Wirkungen des dreistreifigen Ausbaus sind gegebenenfalls im dafür durchzuführenden Verfahren zu bewältigen.

d) Mittelbare Lärmbeträchtigungen

§ 41 BImSchG und die 16. BImSchV beziehen sich nur auf den Lärm, der von der zu bauenden oder zu ändernden Straße selbst ausgeht. Nimmt infolge der geplanten Maßnahme der Verkehr außerhalb des Bauvorhabens auf einer vorhandenen Straße zu, gelten die Regelungen des Verkehrslärmschutzes nicht unmittelbar. Der auf dem Mehrverkehr beruhende Lärm ist vielmehr 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 wenn die Zunahme mehr als unerheblich ist (BVerwG, Urteil vom 17.03.2005, 4 A 18.04; VGH BW, Urteil vom 28.6.2006, 5 S 1769/05).

Die Verkehrszunahme ist jedenfalls dann erheblich, wenn sie zu einer Pegelerhöhung führt, die das Kriterium einer wesentlichen Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV erfüllen würde. Dies ist ab 3 dB(A) der Fall (aufgerundet ab 2,1 dB(A)).

Auch eine Verkehrszunahme, die mit einer geringeren Lärmzunahme als 3 dB(A) verbunden ist, kann ausnahmsweise erheblich sein, wenn der Beurteilungspegel die sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle übersteigt (vgl. im Einzelnen BVerwG, Urteil vom 07.03.2007, 9 C 2/06). Diese Schwelle wird von der Rechtsprechung etwa bei 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts angesetzt.

Ist ein eindeutiger Ursachenzusammenhang gegeben und die Verkehrszunahme erheblich, ist im Rahmen der Abwägung nach § 17 S. 2 FStrG darüber zu entscheiden, ob Lärmschutzmaßnahmen zugunsten der Betroffenen zu ergreifen sind.

Die Rechtsprechung geht insoweit davon aus, dass bei Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV für Kern-, Dorf- und Mischgebiete von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse gewahrt sind. Die Planfeststellungsbehörde zieht diese Werte als Orientierungswerte bei der Beurteilung mittelbarer Belastungen heran.

Eindeutig auf den Bau der Querspange zurückzuführen sind die prognostizierten Verkehrszuwächse

- auf der B 311 in Oberdischingen,
- auf der B 30 in Richtung Ulm (Donaustetten/Gögglingen, Wiblingen),
- auf der K 7361 Donaurieden-Bach und
- auf der K 7412 Oberdischingen - Ersingen.

Entlang dieser Straßenzüge ist Wohnbebauung betroffen, weshalb der Vorhabenträger für diese Bereiche Lärmberechnungen vorgenommen hat. Die Ergebnisse sind im Einzelnen dargestellt in Planfeststellungsunterlage 11.1.4 (Anmerkung: Die Berechnungen wurden während des Planfeststellungsverfahrens, veranlasst durch entsprechende Einwendungen, vorgenommen. Zum Zeitpunkt der Auslegung der Planfeststellungsunterlagen zum Beginn des Anhörungsverfahrens lagen noch keine Berechnungen vor; vgl. dazu oben B VI 2).

Auf der K 7373 Dellmensingen-Humlangen östlich der B 30 kommt es infolge der verbesserten Anbindung der benachbarten Orte an das überregionale Straßennetz ebenfalls zu Mehrverkehr

(+1.450 Kfz/24h). Vor allem der Verkehr aus Hüttisheim zur B 30 wird künftig statt der Anschlussstellen Achstetten und Donaustetten die Anschlussstellen im Zuge der B 311 / K 7373 nutzen. Dieser Mehrverkehr resultiert in erster Linie aus den Ziel- und Quellverkehren der Gemeinden Staig, Illerkirchberg und Hüttisheim und verteilt sich dementsprechend auf die verschiedenen Zubringer zur Kreisstraße. Lärmberechnungen sind hier nicht geboten, da es aufgrund der sehr geringen Verkehrsmenge in keinem Bereich zu einer Lärmproblematik kommt.

Die Verkehrserhöhung auf der K 7374 / K 7522 zwischen Dellmensingen und Stetten um rund 200 Kfz/24h wurde ebenfalls wegen der sehr geringen Verkehrsmenge nicht untersucht. Rechtlich relevante Auswirkungen in den Wohngebieten "Brühlacker I und II" sind auszuschließen.

Auf der K 7373 Ersingen-Dellmensingen sowie auf der K 7375 Erbach-Dellmensingen nimmt die Gesamtbelastung zwar ab, der Schwerverkehrsanteil steigt allerdings gegenüber dem Prognose-nullfall, weshalb für diese Straßenzüge ebenfalls Lärmberechnungen vorgenommen wurden. Weitere Strecken, auf denen es infolge des Baus der Querspange zu einer erheblichen Verkehrszunahme kommen könnte, und die daher nach den Grundsätzen zur Bewältigung mittelbarer Lärmbeeinträchtigung behandelt werden müssten, sind nicht ersichtlich.

Im Einzelnen:

aa) B 311 in Oberdischingen

Die Verkehrszunahme führt im Bereich Oberdischingen zu einer Pegelerhöhung um 0,6 dB(A) tags und 0,5 dB(A) nachts. Infolgedessen wird an den Gebäuden Kanalweg 13 und Riedstraße 10 nachts die Schwelle von 60 dB(A) überschritten und damit ein Lärmpegel erreicht, der als potenziell gesundheitsgefährdend einzustufen ist.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind hier Lärmschutzmaßnahmen unabhängig von der Hörbarkeit der zusätzlichen Verlärmung geboten, da bei der vorhandenen Vorbelastung aus Gründen des Gesundheitsschutzes jede Verschlechterung zu vermeiden ist. Für diese Gebäude wird daher unter Abwägungsgesichtspunkten in diesem Planfeststellungsbeschluss ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt, der - wo notwendig - auch eine Außenwohnbereichsentschädigung umfasst. Der Anspruch entfällt, falls vor Inbetriebnahme der B 311 neu weitergehende Lärmschutzmaßnahmen im Zuge eines dreistreifigen Ausbaus der B 311 in diesem Bereich verwirklicht sind.

Nach Angaben des Vorhabenträgers kann davon ausgegangen werden, dass im Falle eines künftigen dreistreifigen Ausbaus der B 311 bei Oberdischingen aufgrund der dann direkten Wirkungen des Straßenbauvorhabens ein höheres Schutzniveau zu gewährleisten sein wird und voraussichtlich aktive Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden müssen. Hierüber ist allerdings im vorliegenden Verfahren nicht zu entscheiden, da der Bau der Querspange mit einem möglichen Ausbau der B 311 bei Oberdischingen nicht in einem derart engen Zusammenhang steht, dass die Wirkungen dieses Vorhabens bereits im vorliegendem Verfahren beurteilt werden müssten.

bb) B 30 in Richtung Ulm (Donaustetten/Göggingen)

Entlang der B 30 in Richtung Ulm sind im Bereich Donaustetten/Göggingen Wohn- und Mischgebiete von der Verkehrszunahme betroffen. Im Bereich vor dem Netzknoten 7652 043 (Anbindung L 240) kommt es zu einer Pegelerhöhung von 1,3 dB(A) tags und 1,4 dB(A) nachts. Im Bereich nach dem Netzknoten kommt es zu einer Pegelerhöhung von 1,1 dB(A) tags und 1,2 dB(A) nachts. Damit bleibt die Lärmsteigerung unter den 2,1 dB(A), ab denen bei mittelbaren Auswirkungen über Lärmschutzmaßnahmen zugunsten gesunder Wohnverhältnisse zu entscheiden wäre. Gesundheitsgefährdende Werte werden durch die Verkehrszunahme nach den Berechnungen des Vorhabenträgers nicht erreicht. Der vorhandene Lärmschutz wurde bei den Lärmberechnungen über das Geländemodell berücksichtigt.

cc) B 30 in Richtung Ulm (Wiblingen)

Infolge der Verkehrszunahme auf der B 30 kommt es im Bereich Wiblingen zu einer Pegelerhöhung um 1,1 dB(A). Damit bleibt die Lärmsteigerung unter den 2,1 dB(A), ab denen die Einhaltung der Kern-, Dorf- und Mischgebietsgrenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts als Orientierungswerte für Fernwirkungen jedenfalls für Gebäude, die Wohnzwecken dienen, zu prüfen wäre.

Bei der Überprüfung der potenziell gesundheitsgefährdenden Immissionswerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts wurden allerdings folgende Überschreitungen festgestellt:

- Bei dem Gebäude Schulze-Delitzsch-Weg 28 (Bürogebäude im Gewerbegebiet) werden der Tag- und Nachtwert überschritten.
- Bei dem Gebäude Schleifmühlweg 56 (Wohnhaus im Mischgebiet) werden nachts über 60 dB(A) erreicht, der Tagwert wird nicht überschritten.

Bei dem Bürogebäude Schulze-Delitzsch-Weg 28 hat wegen fehlender Schlafnutzung die Nachtwertüberschreitung keinen Belang. Der Tagwert liegt bei 70,8 dB(A) und damit nur geringfügig über dem als potenziell gesundheitsgefährdend einzustufenden Wert von 70 dB(A). Der Tagesgrenzwert der 16. BImSchV liegt für Gewerbegebiete bereits bei 69 dB(A). Schon ohne die Querspange wird dieser Wert um 0,7 dB(A) überschritten. Angesichts dieser Vorbelastung, der nur geringen Lärmzunahme im nicht wahrnehmbaren Bereich und der nur geringfügigen Überschreitung des Orientierungswertes ist es bei dem Bürogebäude nicht geboten, Lärmschutz zu gewähren.

Für das Gebäude Schleifmühlweg 56 hingegen wird wegen der Wohnnutzung dem Grunde nach ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen zuerkannt, der mit diesem Beschluss festgesetzt wird.

dd) K 7361 in Donaurieden (Steigstraße)

Für die K 7361 Donaurieden-Bach hat das Verkehrsgutachten eine Verkehrszunahme um 1.000 Kfz/24h prognostiziert. Welche Lärmzunahme damit gegenüber dem Prognosenullfall verbunden ist, hängt davon ab, mit wie viel Verkehr die K 7361 heute belastet ist.

Das Verkehrsgutachten geht von einer Belastung mit 2.150 Kfz/24h aus. Diese Zahl beruht allerdings auf einer vereinfachenden Darstellung der tatsächlichen Situation. Das Gutachterbüro hat am 14.07.2005 eine manuelle Zählung lediglich am Knoten B 311 / Steig durchgeführt. Diese Zählung

ergaben 1.499 Kfz/24 h. Die ein- und ausfahrenden Verkehre auf der Zufahrt B 311/Im Ried wurden nicht erfasst, sondern mit 650 Kfz/24h abgeschätzt. Zusammen ergeben sich danach die genannten 2.150 Kfz/24h auf der Ortsdurchfahrt der K 7361 in Donaurieden. Zur Erstellung des Verkehrsmodells ist dieses Vorgehen richtig, da insoweit ein idealisiertes Netz erstellt wird, das auf derart kleinräumige Sondersituationen nicht eingehen muss.

Im Rahmen der Bearbeitung der Einwendungen war es allerdings geboten, die Situation auf der Steigstraße näher zu betrachten. Daher hat der Vorhabenträger mit eigenen Mitarbeitern am 10.06.2010 die K 7361 in Donaurieden („Steig“) und die Zufahrt „Im Ried“ jeweils manuell erfasst. Ermittelt wurden 1.221 Kfz/24h auf der K 7361 und 782 Kfz/24h auf der Zufahrt „Im Ried“; also insgesamt 2.003 Kfz/24h. Dieser Zählwert bestätigt die Plausibilität des im Modell errechneten Wertes für die K 7361; die Differenz von 147 Kfz/24h ist als vernachlässigbar einzustufen.

Zur weiteren Überprüfung hat der Vorhabenträger vom 09.06.2010 bis zum 15.06.2010 in der Steigstraße auf Höhe von Haus Nr. 4 mittels Radargerät eine Verkehrszählung durchgeführt, die eine Belastung von nur 1.075 Kfz/24 h ergab, also deutlich weniger als im Modell angenommen.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass für den Bereich der K 7361 auf die Verkehrszahlen aus der Radarzählung des Vorhabenträgers abzustellen ist. Die Abweichung von der Modellbetrachtung im übrigen ist gerechtfertigt, da das Verkehrsmodell nicht in der Lage ist, die Situation auf der Steigstraße realistisch abzubilden. Dies liegt daran, dass die Verkehrsbelastung auf der Steigstraße nicht abgeleitet werden kann aus den ein- und ausfahrenden Verkehren auf der Zufahrt B 311/Steig einerseits und auf der Zufahrt B 311/Im Ried andererseits. Denn diese Verkehre verteilen sich aufgrund der konkreten örtlichen Situation auch auf andere Straßen, nämlich Kirchenberg, Schlosshaldenweg und Lindengasse, sowie auf die angrenzenden landwirtschaftlichen Betriebe. Nur ein Teil des dort anzutreffenden Verkehrs fährt weiter auf die K 7361 in Richtung Norden. Daher ist die auf der Steigstraße etwa auf Höhe von Haus Nr. 4 mittels Radargerät durchgeführte Verkehrszählung besser geeignet, die reale Belastung abzubilden. Eine vergleichbare Sondersituation ist an anderer Stelle im Untersuchungsraum nicht gegeben. Es ist daher gerechtfertigt, der Lärmprognose im übrigen die Modellwerte zugrunde zu legen; eventuelle Ungleichbehandlungen sind insoweit nicht erkennbar.

Während sich die Verkehrszunahme um 1.000 Kfz/24 h auf der Grundlage des Ausgangswertes aus dem Verkehrsgutachten (2.150 Kfz/24h) als nicht wesentlich darstellt, bewirken die 1.000 Kfz/24 h gegenüber dem Ausgangswert von 1.075 Kfz/24h aus der Radarzählung eine Erhöhung des Emissionspegels um 2,8/2,9 dB(A) (Tag/Nacht), aufgerundet also 3 dB(A). Damit sind für den Bereich der K 7361 die Voraussetzungen erfüllt, unter denen bei Fernwirkungen eines Vorhabens im Rahmen der Abwägung nach § 17 S. 2 FStrG über Lärmschutz zu entscheiden ist.

Die Orientierungswerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts werden an folgenden Gebäuden überschritten:

- Steig 2, 4, 9 (Ortsverwaltung), 14, 15, 17, 18, 19, 21, 25, 25/1, 27, 27/1, 35, 37, 41, 48 und
- Erbacher Str. 2.

Da es hier bei geringer Vorbelastung zu deutlichen Lärmsteigerungen und Grenzwertüberschreitungen kommt, ist den genannten Gebäuden unter Abwägungsgesichtspunkten dem Grunde nach ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen zuzuerkennen, der mit diesem Beschluss festgestellt wird. Aufgrund der räumlichen Verhältnisse ist ein aktiver Lärmschutz nicht möglich. Der Anspruch umfasst, wo notwendig, auch eine Außenwohnbereichsschädigung. Damit werden die Lärmwirkungen des Mehrverkehrs so eingedämmt, dass unzumutbare Nachteile nicht verbleiben.

An den nicht genannten Häusern entlang der K 7361 liegt die Lärmbelastung unter den genannten Orientierungswerten. Das Ergreifen von Lärmschutzmaßnahmen ist hier nicht geboten, da die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse gewahrt sind.

Außergewöhnliche Umstände, die auch unterhalb dieser Orientierungswerte die Gewährung von Lärmschutz gebieten würden, sind weder vorgetragen noch sonst erkennbar. Die konkreten örtlichen Verhältnisse finden in der Lärmberechnung Berücksichtigung. So liegen die Gründe für die Überschreitung der Orientierungswerte gerade in der Längsneigung der Ortsdurchfahrt, die zu einem Zuschlag im Berechnungsverfahren führt, und im teilweise geringen Abstand der Häuser zur Straßenachse. Sonstige besondere Umstände sind nicht erkennbar.

In der Summe bleibt die Verkehrsbelastung mit Querspange noch unter dem heutigen Durchschnitt einer Kreisstraße in Baden-Württemberg. Diese beträgt ca. 2.500 Kfz/ 24h. (Zur Verdeutlichung: Auf der K 7373 wurden 2005 bei der Verkehrserhebung in der Ortsdurchfahrt Dellmensingen 6.000 Kfz/24h erhoben). Nach den Straßenentwürfen der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) entspricht die mit Querspange zu erwartende Verkehrsstärke der K 7361 in der Spitzenstunde mit ca. 210 Kfz der einer sogenannten „Wohnstrasse“ (unter 400 Kfz/h).

Zu den verkehrlichen Wirkungen und Fragen der Verkehrssicherheit im Bereich der K 7361 im Übrigen siehe unter B XV 6 e).

ee) K 7361 in Bach

Trotz der wesentlichen Zunahme des Verkehrs um 1.000 Kfz/24h auf der K 7361 (siehe im Einzelnen oben bb)) und der damit verbundenen Lärmzunahme um 2,5 dB (A) in Bach kommt es dort nicht zu einer Überschreitung der Orientierungswerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts.

Die vorhabensbedingte Verkehrszunahme auf der K 7361 korrespondiert mit der Abnahme des Verkehrs auf der L 240. Lediglich wegen der Rundung der Belastungszahlen auf 50er Werte treten hier in der Summenbildung geringe Abweichungen auf (+1.000 Kfz/24h auf der K 7361/-1.050 Kfz/24h auf der L 240). Insgesamt kommt es in Bach durch die Querspange nicht zu einer wesentlichen Änderung der verkehrsbedingten Emissionen.

ff) K 7412 Oberdischingen - Ersingen

Durch die Erhöhung des Verkehrsaufkommens um 1.500 Kfz/24h (bei gleichzeitiger Reduzierung des Schwerverkehrs um 100 Fz/24h) erhöht sich der Schallpegel nur um 0,4 dB (A). Eine Überschreitung der potenziell gesundheitsgefährdenden Immissionswerte wurde nicht festgestellt.

gg) K 7373 Ersingen - Dellmensingen

6	K 7373	westl. OD Ersingen	3.300	75	3.500	100	3.350 [-100]	150 [+50]
7	K 7373	Ersingen-Dellmensingen südl. der Quersp.	3.800	125	4.000	150	2.050 [-1.950]	200 [+50]
8	K 7373	Ersingen-Dellmensingen nördl. der Quersp.	3.800	125	4.000	150	3.600 [-400]	400 [+250]
29	K 7373	westl. OD Dellmensingen	6.000	225	6.450	250	2.500 [-3.950]	50
30	K 7373	östl. OD Dellmensingen	-	-	2.450	200	250 [-2.200]	50
25	K 7373	Dellmensingen-Humlangen	2.300	175	2.450	200	3.950 [+1.450]	-

Im Bereich der OD Ersingen kommt es aufgrund der Reduzierung des DTV um 150 Kfz/24h und der Erhöhung des Schwerverkehrs um 50 Fz/24h zu einer Erhöhung der Schallpegels von lediglich 0,6 dB(A). Im Abschnitt zwischen Ersingen und Dellmensingen - südlich der Querspange - ist die Erhöhung des Schwerverkehrsanteiles um 50 Fz/24h unerheblich, da es im Gegenzug zu einer deutlichen Reduzierung des DTV um 1.950 Kfz/24h kommt. Der Schallpegel wird um 1,6 dB (A) gemindert.

Die K 7373 wird nördlich der Anschlussstelle im Kfz-Verkehr um 400 Kfz/24h entlastet. Der Schwerverkehrsanteil erhöht sich allerdings von 150 SV/24h im Prognosenullfall auf 400 SV/24h mit Querspange. Dies beruht darauf, dass durch die Querspange die Ortsdurchfahrt von Dellmensingen entlastet wird. Fahrten, die bisher von Erbach über Dellmensingen nach Süden oder Osten führen, nutzen nun die Anschlussstelle der K 7373 und die Querspange zur B 30. Die Fahrten im Zuge der K 7373 zwischen Ersingen und Dellmensingen reduzieren sich, da sich diese ebenfalls auf die Querspange verlagern. Im Kfz-Verkehr ist die Entlastung gegenüber der zusätzlichen Belastung aus Richtung Erbach größer, so dass es insgesamt zu einem Rückgang kommt. Im Schwerverkehr hat die Relation K 7373 Ersingen-Dellmensingen bereits im Prognosenullfall eine geringe Bedeutung, so dass die Zunahme aus Richtung Erbach zur Querspange für die Gesamtbelastung maßgebend wird.

Hierdurch kommt es zu einer Pegelerhöhung von 2,9 dB(A) tags und nachts. Die Orientierungswerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts werden an den Gebäuden Ersinger Straße 37, 41 und 42 überschritten. Den genannten Gebäuden steht unter Abwägungsgesichtspunkten dem Grunde nach ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen zu, der mit diesem Beschluss festgestellt wird.

Am Gebäude Ersinger Straße 20 ergibt sich lediglich eine Pegelerhöhung von 1,7 dB (A). Dies beruht darauf, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit in diesem Bereich bei 100 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw liegt, wohingegen im Bereich des Bahnübergangs allgemein eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h gilt.

hh) K 7375 Erbach-Dellmensingen

Für den Abschnitt der K 7375 zwischen Erbach und Dellmensingen kommt es aufgrund der Reduzierung des DTV um 1.350 Kfz/24h und der Erhöhung der Schwerverkehrs um 200 Fz/24h zu einer Schallpegelerhöhung von lediglich 0,2 dB(A).

ii) Ergebnis

Folgenden Gebäuden ist aufgrund von Lärmfernwirkungen der Querspange passiver Schallschutz zu gewähren:

- In Oberschingen Kanalweg 13 und Riedstraße 10.
- In Erbach-Donaurieden Steig 2, 4, 9, 14, 15, 17, 18, 19, 21, 25, 25/1, 27, 27/1, 35, 37, 41 und 48, Erbacher Str. 2.
- In Erbach-Dellmensingen Ersinger Straße 37, 41 und 42.
- In Ulm-Wiblingen dem Gebäude Schleifmühlweg 56.

Für die genannten Gebäude werden zu gegebener Zeit Einzelfallberechnungen der Innenraumpegel nach der 24. BImSchV vorgenommen werden. Danach werden die im Einzelfall gebotenen Maßnahmen bestimmt werden.

e) Die Situation in der Ortsdurchfahrt Erbach

Die Ortsdurchfahrt Erbach wird durch die Bündelung der Verkehre auf der B 30 um bis zu 6.600 Kfz/24h **entlastet**, was 32% des Gesamtverkehrs entspricht. Um die Auswirkungen der Planung für Erbach zu verdeutlichen, hat der Vorhabenträger, obwohl er hierzu nicht verpflichtet ist, die in Erbach verbleibenden Lärmwirkungen berechnet.

Zu betrachten sind vier Abschnitte:

(1) Südlich des Netzknotens 7625 008 (Einmündung der K 7375) beträgt die Entlastung gegenüber dem Prognosenullfall 1,6 dB(A) tags und 1,5 dB(A) nachts. Es verbleiben Werte von 64,2 tags und 58,7 dB(A) nachts.

(2) Bis zum Netzknoten 7625 009 (Einmündung L 1244) beträgt die Entlastung 1 dB(A) tags und 0,9 dB(A) nachts. Es verbleiben Werte von 65,2 dB(A) tags und 59,4 dB(A) nachts.

(3) Im Abschnitt bis zum Netzknoten 7625 013 (Kreuzung L 240) nimmt der Lärm um 1,6 dB(A) tags und 1,5 dB(A) nachts ab. Es verbleiben Werte von 64 dB(A) tags und 58,3 dB(A) nachts.

(4) Nördlich der Einmündung der L 240 beträgt die Lärmabnahme lediglich 0,7 dB(A); es verbleibt eine Lärmbelastung von 65,1 dB(A) tags und 59,4 dB(A) nachts.

Die Entlastungen im unmittelbaren Durchfahrtsbereich sind auf den Durchgangsverkehr beschränkt. Quell- und Zielverkehre, die über die in Erbach zusammenlaufenden nachgeordneten Straßen ins Stadtgebiet geführt werden, können nicht verlagert werden.

Dennoch werden insgesamt die Lärmkorridore entlang der B 311 deutlich eingeeengt, sodass die Siedlungsbereiche von Erbach, obwohl es sich bei der vorliegenden Maßnahme nicht um eine Ortsumfahrung handelt, doch deutlich vom Bau der Querspange profitieren werden. Der Umgang mit den verbleibenden Belastungen ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

f) Gesamtlärbetrachtung

Im Rahmen der Verkehrslärmschutzverordnung kommt es allein auf den Lärm an, der von dem zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgeht. Die Bildung eines Summenpegels aus allen

auf ein Gebäude einwirkenden Lärmquellen ist gesetzlich nicht vorgesehen. Vorbelastungen sind daher grundsätzlich unbeachtlich.

Dies gilt für das Zusammenwirken unterschiedlicher Verkehrswege wie Schiene und Straße. Aber auch der von verschiedenen, rechtlich selbständigen Straßen herrührende Lärm wird grundsätzlich nicht einer Gesamtbeurteilung unterzogen. Dies gilt selbst dann, wenn Maßnahmen an rechtlich selbständigen Straßen gemeinsam realisiert werden, etwa weil sich beim Neubau einer Straße die Notwendigkeit von Folgemaßnahmen im Bereich anschließender Straßen ergibt. Auch dann sind die Beurteilungspegel für jeden Verkehrsweg gesondert zu berechnen.

Ausnahmsweise ist bereits vorhandener Verkehrslärm und der durch den Bau einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärm als Summenpegel in der Abwägung dann zu berücksichtigen, wenn die Grenze zur Gesundheitsgefährdung überschritten wird. Dies ist ab etwa 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht der Fall.

aa) Erbach-Donaurieden

Vorgetragen wurde, für das Gebiet „Im Ried“ in Donaurieden würden durch das Zusammenwirken von B 311alt und Querspange in der Summe unzumutbare Lärmbelastungen erreicht. Der Vorhabenträger hat im Zuge der Variantenprüfung Lärmdifferenzkarten erstellt, in denen die Gesamtwirkungen der Querspange auf das Bundesstraßennetz dargestellt sind. Hieraus ist ersichtlich, dass die Verlärmung im unmittelbaren Nahbereich der B 311 alt gleich bleibt, die Lärmkorridore insgesamt aber enger werden und insofern eine Abnahme der vom Bundesstraßennetz ausgehenden Lärmbelastung bewirkt wird.

Darüber hinaus wurde geltend gemacht, direkte Lärmwirkungen durch die Querspange bzw. den Anschlussknoten und die durch das Vorhaben hervorgerufenen Fernwirkungen zusammen führten bei den am Hang in Richtung B 311 gelegenen Gebäuden zu gesundheitsgefährdenden Lärmeinwirkungen.

Hierfür sind jedoch keine Anhaltspunkte ersichtlich. Die Werte der direkten Einwirkung durch die Querspange liegen über 20 dB(A) unterhalb der Schwelle zur potenziellen Gesundheitsgefährdung. Unter diesen Umständen ist es ausgeschlossen, dass infolge der Überlagerung mit dem Lärm aufgrund der Verkehrszunahme auf der K 7361 die Schwelle der Gesundheitsgefährdung erreicht wird; ergänzende Berechnungen waren insoweit nicht erforderlich.

bb) Wohn- und Mischgebiet Aspen in Erbach-Dellmensingen

Im Zuge der eingelegten Petition hat das Regierungspräsidium Tübingen zur Beurteilung der Gesamtlärmbelastung des Wohngebietes „Aspen“ eine neue Lärmberechnung für die einzelnen Verkehrswege erstellt. Berechnet wurden die B 311 Planfeststellungstrasse (mit dem gegenüber der Berechnung von 2009 geänderten Anschluss an die B 30 mit Kreisverkehr), die B 311 des Trassenvorschlags der Petition, die B 30 und die K 7374.

Dabei hat sich gezeigt, dass die direkt östlich am Wohngebiet „Aspen“ vorbeiführende K 7374 den höchsten Anteil am Lärmpegel aufweist. Der von der K 7374 im Planungsfall (mit Querspange) verursachte Immissionspegel beträgt im 1. OG an der Ostseite des Gebäudes Aspenweg 10 be-

reits 60,3/50,2 dB(A) tags/nachts und überschreitet somit den Vorsorgegrenzwert von 59/49 dB(A) tags/nachts, obwohl die Straße durch den Bau der Querspange um 400 Kfz/24h entlastet wird. Die B 30 erzeugt für sich betrachtet an dieser Stelle einen Immissionspegel von 46,4/39,7 dB(A) tags/nachts. Die Querspange weist für sich betrachtet mit 44,3/36,8 dB(A) tags/nachts die geringsten Werte auf. Als Summenpegel aus allen drei Verkehrswegen ergeben sich Werte von 60,6/50,8 dB(A) tags/nachts im 1. OG an der Ostseite des Gebäudes Aspenweg 10.

Diese Gesamtbelastung liegt allerdings unter der Gesamtbelastung aus K 7374 und B 30 im Prognosefall (ohne Querspange) von 62,1/52,5 dB(A) tags/nachts. Die Abnahme des Summenpegels von bis zu 2,3 dB(A) (an der Südseite OG des Gebäudes Aspenweg 10) beruht auf der vorhabensbedingten Abnahme der Verkehrsbelastung und der Geschwindigkeitsreduzierung aufgrund der Rampeneinmündung) auf der K 7374.

cc) Bahnübergang Ersinger Straße Dellmensingen

Soweit geltend gemacht wurde, der Verkehrslärm von Ersinger Straße und Schiene im Bereich alter Dellmensinger Bahnhof/Ersinger Straße sei in der Summe unzumutbar, muss hierüber nicht entschieden werden, da in diesem Bereich schon wegen der mittelbaren Lärmwirkungen Lärmschutz gewährt wird. Es kann daher dahinstehen, ob bei drohender Gesundheitsgefährdung auch ein solcher Summenpegel zu berücksichtigen wäre.

Auch im sonstigen Einwirkungsbereich des Vorhabens bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass aufgrund des Zusammenwirkens mehrerer Verkehrslärmquellen potenziell gesundheitsgefährdende Werte erreicht werden könnten.

g) Lärm während der Bauzeit

Zur Beurteilung der Schädlichkeit von Schallimmissionen aus dem Baustellenbetrieb kann auf die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) vom 19.08.1970, die gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG weiterhin Geltung hat, zurückgegriffen werden.

Die AVV Baulärm enthält unter Ziffer 3.1.1 Immissionsrichtwerte, die von der Art des Gebietes abhängig sind. Nach 4.1 S. 1 AVV Baulärm sollen Maßnahmen zur Minderung der Geräusche angeordnet werden, wenn der Beurteilungspegel der von Baumaschinen hervorgerufenen Geräusche den Immissionsrichtwert um mehr als 5 dB(A) überschreitet. Während der Nachtzeit, das heißt zwischen 20.00 und 07.00 Uhr, dürfen einzelne Geräuschspitzen, die von Baumaschinen auf Baustellen hervorgerufen werden, die Immissionsrichtwerte gemäß Tabelle 1 an zum Aufenthalt von Menschen bestimmten Gebäuden (0,5 m vor dem geöffneten Fenster eines Aufenthaltsraumes) um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten. Daraus wird mit der Rechtsprechung (vgl. VGH Baden-Württemberg NVwZ-RR 1990,227) abgeleitet, dass unterhalb dieser Schwelle Maßnahmen nicht geboten sind und die Grenze der Zumutbarkeit regelmäßig erst erreicht ist, wenn der Beurteilungspegel um mehr als 5 dB(A) über dem Richtwert liegt.

Konkrete Aussagen, welche Maschinen, Bauabläufe und/oder Bauverfahren vorgesehen und wie geräusch- und erschütterungsintensiv diese sind, können erst im Rahmen der Ausführungsplanung in Abstimmung mit den ausführenden Firmen gemacht werden. Dennoch kann bereits jetzt festge-

stellt werden, dass mit Lärmproblemen vorliegend nicht zu rechnen ist, da die nächstgelegenen Wohngebiete einen Abstand von mehr als 300 m zur Baustelle haben.

Der Vorhabenträger hat des Weiteren zugesagt, Baustellenverkehr durch besiedelte Bereiche, insbesondere von Dellmensingen, so weit möglich zu vermeiden, und, soweit dies nicht möglich ist, den Baustellenverkehr durch besiedelte Bereiche tagsüber abzuwickeln.

h) Sonderfälle, Abwägung, künftige Entwicklungen

Schutzwürdig ist auch der Belang, nicht von mehr als nur geringfügigem Lärm unterhalb der Schwelle der Unzumutbarkeit betroffen zu sein. Dies gilt selbst bei gesetzlich festgesetzten Immissionsgrenzwerten (vgl. BVerwG Beschluss vom 11.11.2008 - 9 A 56.07; Beschluss vom 05.03.1999 - 4 A 7.98).

Vorliegend sind Anhaltspunkte für Lärmwirkungen der Querspange, die aufgrund einer Sondersituation als schädlich anzusehen sind, obwohl sie unterhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV liegen, nicht ersichtlich.

Auch die vorgebrachten Einwände, im Bereich der Querspange gebe es oft Nebel, dies sei eine Sondersituation und daher zu berücksichtigen, gebieten keine andere Beurteilung. Hinsichtlich des Windes wird in den Lärmberechnungen eine Mit-Wind-Situation (3m/s) zum betrachteten Immissionsort hin unterstellt. Außerdem wird Temperaturinversion unterstellt; beides fördert die Schallausbreitung. Die eingewandte Witterungssituation (Nebel, Inversionswetterlage) stellt also keine Sondersituation dar, sondern ist bereits in den Richtlinien zur Lärmberechnung berücksichtigt.

Hinweis:

Für Bundesfernstraßen existiert ein Sanierungsprogramm. In bestimmten Fällen sehr hoher Belastung werden Lärmschutzmaßnahmen auf Basis haushaltsrechtlicher Regelungen des Bundes durchgeführt. Die Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen RLS-90 wird dazu herangezogen. Dabei haben Schallschutzmaßnahmen an der Straße Vorrang vor passiven Schutzmaßnahmen an den Gebäuden. Maßgeblich sind die folgenden Immissionsgrenzwerte:

<u>Sanierung: Straßen- und Schienenwege in der Baulast des Bundes</u>	<u>Tag/Nacht</u>
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	70/60 dB(A)
2. in reinen und allg. Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	70/60 dB(A)
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	72/62 dB(A)
4. in Gewerbegebieten	75/65 dB(A)

i) Ergebnis

Durch den Bau der B 311 neu als Querspange zur B 30 bei Erbach kommt es zu keinen unzumutbaren direkten Lärmbeeinträchtigungen. Die gesetzlichen Grenzwerte werden eingehalten.

Soweit es infolge des Baus der Querspange zu erheblichen Verkehrszuwächsen auf anderen Straßenzügen kommt, wird den Gebäuden, soweit dies erforderlich ist, Schallschutz gewährt. Gebäuden, an denen gesundheitsgefährdende Werte erreicht werden, obwohl der Verkehrszunahme nicht

erheblich ist, wird ebenfalls Schallschutz gewährt, so dass im Ergebnis keine unzumutbaren Belastungen verbleiben.

Da der Bau der Querspange keine Lärmschutzmaßnahmen in größerem Umfang gebietet, ist die Forderung nach offenporigem Asphalt („OPA“, „Flüsterasphalt“) zurückzuweisen. Besondere Asphalte mit einem Minderungseffekt von bis zu 5 dB(A) können bei Überschreitung der Grenzwerte in Ausnahmefällen und örtlich begrenzt zum Einsatz kommen, wenn eine Wirtschaftlichkeitsberechnung Vorteile gegenüber konventionellem Lärmschutz ergibt. Diese Voraussetzungen sind hier nicht gegeben.

Soweit wegen Lärmzuwachsen Wohnwert- oder Immobilienwertminderung befürchtet werden, sind diese nicht anzuerkennen, da die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten werden oder durch Lärmschutzmaßnahmen ein Ausgleich für unzumutbare Beeinträchtigungen erfolgt.

2. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Die Zulässigkeit von Eingriffen in Natur und Landschaft ist in den §§ 14 ff. Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) geregelt. Nach Überprüfung der dort genannten Voraussetzungen kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe zulässig sind. Vermeidbare Beeinträchtigungen unterbleiben. Unvermeidbare Beeinträchtigungen werden, soweit dies sinnvoll ist, an Ort und Stelle ausgeglichen. Nicht vermeidbare und nicht ausgleichbare Eingriffe werden in sonstiger Weise kompensiert. Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen sind, auch im Hinblick auf den Gesamtflächenbedarf und die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken, angemessen. Landwirtschaftliche Flächen werden nur in Anspruch genommen, soweit dies unerlässlich ist.

a) Eingriffe 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 oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können (§ 14 Abs. 1 BNatSchG). Der im Landesrecht vorgesehene Schutzzweck „Wert der Landschaft für die naturnahe Erholung“ ist mit der bundesrechtlichen, abschließenden Neuregelung des Eingriffstatbestands entfallen.

Der landschaftspflegerische Begleitplan (LBP, Planfeststellungsunterlage 12), auf den verwiesen wird, stellt die baubedingten, anlagebedingten und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild umfassend und nachvollziehbar dar. Zur Ermittlung des gebotenen Kompensationsumfangs wurde die Intensität der einzelnen Projektwirkungen beurteilt (vgl. hierzu insbesondere Kapitel 4 des Erläuterungsberichts zum LBP).

Bestandserfassung und naturschutzfachliche Beurteilung erfolgten methodisch einwandfrei.

Insbesondere hinsichtlich der Eingriffe in das Schutzgut Boden hat der Vorhabenträger eine funktionsbezogene qualitative und quantitative Bewertung der vorhabensbedingten Eingriffe durchgeführt, die keinen Bedenken begegnet. Die einzelnen Bodenfunktionen - natürliche Bodenfruchtbar-

keit, Ausgleichskörper im Wasserkreislauf, Filter und Puffer für Schadstoffe und Standort für die natürliche Vegetation - werden gemäß § 2 BBodSchG dargestellt und nachvollziehbar bewertet.

Das Vorhaben stellt des Weiteren einen massiven Eingriff in das Landschaftsbild dar und ist verbunden mit erheblichen nachteiligen Auswirkungen für die Tierwelt, insbesondere durch die Störung funktionaler Zusammenhänge (Barriereeffekte) sowie die betriebsbedingte Verlärmung der Landschaft.

b) Vermeidung und Minimierung

aa) Rechtliche Vorgaben

Die durch ein Vorhaben bedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind soweit als möglich zu vermeiden oder minimieren. Dabei bedeutet Vermeidbarkeit im Sinne des § 15 Abs. 1 BNatSchG nicht, dass der Eingriff an sich zu unterlassen oder an anderer Stelle zu verwirklichen wäre. Vielmehr sind Beeinträchtigungen dann vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen gegeben sind, mit denen der verfolgte Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erreicht werden kann.

Vermeidungsmaßnahmen sind demnach 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 (z.B. eine andere räumliche Ausführungsvariante), sind keine Vermeidungsmaßnahmen, sondern im Rahmen der allgemeinen fachplanerischen Abwägung zu prüfen.

bb) Umsetzung

Die Planung enthält folgende Vorkehrungen und Maßnahmen, die der Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen dienen. Die ausführliche Beschreibung ist den Maßnahmenblättern des Erläuterungsberichts zum LBP zu entnehmen (12.1 und 12.1a), die Darstellung erfolgt in den LBP-Maßnahmenplänen (Unterlage 12.4 Blatt 1 bis 8).

(1) Trassierung im Bereich der Donauaue:

Zur Minderung der Flächeninanspruchnahme und der Lebensraumverluste und zum Erhalt funktionaler Bezüge wird das Flusstal rechtwinklig gequert. Donau und Donaukanal werden mit großen Brückenbauwerken überspannt. Im Bereich der Donautalquerung werden ein Lärmschutzwall und Lärmschutzwände zur Abschirmung der naturschutzfachlich hochwertigen Donauaue und zum Schutz lärmempfindlicher Arten (v.a. Brutvögel, Rastvögel und Wintergäste) errichtet. Die Wände bilden gleichzeitig einen Spritzschutz zur Verringerung diffuser Stoffeinträge in die Biotopkomplexe entlang von Restwasserdonau und Donaukanal sowie einen Kollisionsschutz für Vögel und Fledermäuse beim Überfliegen der Straße.

Durch die Maßnahme werden die zu erwartenden betriebsbedingten Beeinträchtigungen auf ein unerhebliches Maß reduziert. Die Lärmschutzmaßnahmen sind darauf ausgerichtet, dass bereits in geringem Abstand zur Straße die herangezogene Relevanzschwelle von 52 dB(A) nicht überschrit-

ten wird. Der verbleibende wesentlich gestörte Bereich mit 52 dB(A) oder höher umfasst insgesamt eine Fläche unter 1 % der für die Zug- und Rastvögel verfügbaren Wasserfläche. Die Wände dienen darüber hinaus auch der Minimierung optischer Störungen (Licht, Bewegung).

(2) Trassierung im Bereich der Niederterrasse nördlich Ersingen

Um funktionale Barriereeffekte und betriebsbedingte Belastungen des hochwertigen Waldgebiets gering zu halten, umfährt die Trasse das „Gemeindeholz“ nördlich Ersingen.

(3) Trassierung im Bereich der Hochterrasse südlich Dellmensingen

Die Anlage einer weit gespannten Brücke über die Westernach minimiert die Auswirkungen auf die Lebensraumfunktionen des Gewässers vor allem für die landesweit gefährdete und bundesweit vom Aussterben bedrohte Helm-Azurjungfer. Die Anlage einer weit gespannten Brücke über die Rot dient der Aufrechterhaltung der Vernetzungsbeziehungen im Gewässer und entlang der Uferbereiche, darunter auch für den nach Anhang IV der FFH-Richtlinie streng geschützten Biber. Die südlich von Dellmensingen noch vorhandenen Altwasserarme der Rot mit ihrer Ausprägung naturnaher Vegetationsbestände werden erhalten. Auf den Brücken über Westernach und Rot werden jeweils 2,0 m hohe Spritz- und Kollisionsschutzwände zur Minimierung möglicher Beeinträchtigungen der gequerten Bäche durch diffuse Stoffeinträge sowie die Kollisionsgefährdung von Vögeln und Fledermäusen, die strukturgebunden entlang der Gewässerläufe fliegen, errichtet. Die Wände auf der Westernachbrücke erfüllen darüber hinaus auch eine besondere Schutzfunktion im Hinblick auf die FFH-Anhang II-Art Helm-Azurjungfer, indem sie das Risiko möglicher verkehrsbedingter Individuenverluste bei Querungsversuchen über die Brücke mindern.

Dichte strauchartige Abpflanzung der Straßenböschungen im Bereich der Rotaue dienen der Minimierung der Beeinträchtigungen der Brutvogelfauna durch betriebsbedingte Effekte (Lärm, Licht, Kollisionen).

(4) Abrücken der Trasse von der Schmiehe

Der Anschluss an die B 30 und die K 7373 erfolgt mit nur einer neuen Querung der Schmiehe. Durch die Überspannung des Gewässers mit einem Brückenbauwerk werden die Funktionen des Gewässers als bedeutsames Vernetzungselement aufrecht erhalten. Durch den Bau von Spritz- und Kollisionsschutzwänden (Höhe 1,5 m) werden diffuse Stoffeinträge in das Gewässer sowie die Kollisionsgefahr für Vögel und Fledermäuse, die strukturgebunden entlang der Gewässerläufe fliegen, minimiert.

Für die Wasserfledermaus ist zwar ein Unterflug des Brückenbauwerks über die Schmiehe noch möglich. Für andere Arten ist die lichte Höhe der Brücke für eine Unterquerung hingegen zu gering. Sie fliegen höher und unterliegen deshalb bei der Überquerung der Brücke einem erhöhten Kollisionsrisiko, was durch die Schutzwände wiederum minimiert wird.

(5) Amphibienschutzzaun an der östlichen Auffahrtsrampe zur B 30

An der östlichen Auffahrtsrampe zur B 30 im Bereich des Kiesabbaugebietes wird ein Amphibienschutzzaun errichtet. Die Maßnahme dient dem Schutz von Amphibienarten, die potenziell im Kiesabbaugebiet laichen und vermutlich den nördlich gelegenen Waldgebieten zuwandern.

(6) Grundwasserschutz

Zugunsten des Grundwasserschutzes ist die Gradientenlage der B 311 neu so gewählt, dass - auch im Einschnittsbereich - ein ausreichender Abstand zum höchsten Grundwasserstand eingehalten wird, um mögliche Auswirkungen auf die hoch empfindlichen hydrogeologischen Verhältnisse zu minimieren.

(7) Weitere Minimierungsmaßnahmen

Weitere Minimierungsmaßnahmen betreffen:

- die Minderung baubedingter Beeinträchtigungen von Lebensräumen nach Anhang IV der FFH-RL streng geschützten Arten gemäß Maßnahme Nr. 1.2. (Zauneidechse) sowie gemäß Maßnahme Nr. 2.3 (Biber),
- die Minderung baubedingter Beeinträchtigungen wertvoller Vegetationsstrukturen im Bereich der Donauaue, an der Westernach, entlang der Rot und der Schmiehe gemäß Maßnahmen Nr. 1.2, 2.3, 4.3, 5.4 und 7.3.
- die Beschränkung der baubedingten Funktionsverluste des Naturhaushaltes und der baubedingten Auswirkungen auf das Landschaftsbild durch Vorkehrungen und Regelungen für einen umweltschonenden Baubetrieb mit ökologischer Baubegleitung.
- die Wiederherstellung des Wegenetzes für die Erholungsnutzung. Die von der Straßentrasse unterbrochenen, für Erholungssuchende relevanten Wegeverbindungen werden durch Unter- und Überführungen wieder hergestellt.

Zu den Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen gehört schließlich das Entwässerungskonzept. Dieses entspricht dem Stand der Technik und wird unter dem Gesichtspunkt größtmöglicher Schonung des Gebietswasserhaushaltes gestaltet. Aufgrund der überwiegenden Dammlage der Querspange kann eine breitflächige Entwässerung über Bankett sowie Böschungen erfolgen und das anfallende Oberflächenwasser unter Nutzung der Filter- und Pufferfunktionen von Boden und Vegetation zur Versickerung gebracht werden. Im Einschnittsbereich sowie im Bereich der Fließgewässerquerungen wird das Oberflächenwasser der Straße gesammelt, abgeleitet und in Verdunstungs- und Versickerungsflächen mit naturnaher Gestaltung gemäß Maßnahme Nr. 2.6 und Maßnahme Nr. 5.3 eingeleitet.

cc) Begründung nach § 15 Abs. 1 S. 3 BNatSchG

Weitere naturschutzfachlich sinnvolle oder verhältnismäßige, in der bisherigen Planung nicht enthaltene Vermeidungs- oder Minimierungsmaßnahmen sind nicht ersichtlich. Es verbleiben die folgenden erheblichen Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild sowie der landschaftsgebundenen Erholung:

(1) Schutzgut Boden

Beim Schutzgut Boden entstehen auf der gesamten Baustrecke umfangreiche Funktionsverluste und -minderungen im Bereich der asphaltierten Straßen- und Wegeflächen sowie durch die Überprägung der gewachsenen Bodenverhältnisse im Bereich von Böschungen und sonstigen unbefestigten Straßennebenflächen:

- rd. 12,59 ha werden neu versiegelt bzw. hoch belastet (Bankette, Wirtschaftswege),
- rd. 12,62 ha durch die Anlage von Straßennebenflächen überprägt sowie
- rd. 15,77 ha temporär für den Baubetrieb genutzt.

Die Betroffenheit der einzelnen Bodenfunktionen durch Versiegelung und Straßennebenflächen wird in Kapitel 5.1 des Erläuterungsberichts zum Landschaftspflegerischen Begleitplan tabellarisch dargestellt. Danach werden in folgendem Umfang Böden von hoher bzw. sehr hoher Bedeutung (Wert- und Funktionselemente mit besonderer Bedeutung) durch Versiegelung und Straßennebenflächen beansprucht:

- Standort für die natürliche Vegetation: rd. 0,06 ha für Versiegelung und rd. 0,02 ha für Straßennebenflächen,
- Natürliche Ertragsfähigkeit: rd. 0,89 ha für Versiegelung und rd. 1,48 ha für Straßennebenflächen,
- Ausgleichskörper im Wasserhaushalt: rd. 4,69 ha für Versiegelung und rd. 5,53 ha für Straßennebenflächen,
- Filter und Puffer für Schadstoffe: rd. 7,57 ha für Versiegelung und rd. 8,32 ha für Straßennebenflächen.

Auch die Fläche für den nach der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen Polder wird als vollständiger Funktionsverlust hinsichtlich des Schutzgutes 'Boden' bewertet und hat insoweit zusätzlich Eingang in die Eingriffsanalyse des LBP und in die Bemessung des Kompensationsumfanges gefunden.

(2) Anschlussbereich B 311 alt

Im Konfliktbereich 1 (Bau-km 1 + 610 bis 2 + 460) verursacht die Querspange folgende erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft:

Schutzgut 'Wasser/Oberflächenwasser'

- Inanspruchnahme von Flächen mit hoher Bedeutung für die Hochwasserrückhaltung und mit hohem Entwicklungspotenzial als Gewässeraue. Der Verlust an Retentionsfläche (rd. 6,96 ha in den Konfliktbereichen 1 und 2) ist wasserwirtschaftlich zwar nicht relevant, wird aber im Hinblick auf die Beeinträchtigung der naturräumlichen Gegebenheiten und die Außenfunktionen als erheblich eingeschätzt.
- Überbauung eines altwasserartigen Grabensystems. Die Beeinträchtigungen der Gewässerfunktionen können durch die offene Führung und naturnahe Gestaltung beanspruchter Gräben (Zuflüsse aus dem Gewann 'Rotes Loch' sowie 'Bruckgries') z.T. minimiert werden.

Schutzgut 'Tiere und Pflanzen'

- Inanspruchnahme lokal bedeutsamer Biotoptypen (Graben mit Einzelbäumen, Gehölzbeständen, altwasserartigen wasserführenden Gräben und Feuchtvegetation),
- Lebensraumverlust bzw. -minderung für wertgebende Brutvögel (1 Revier der Feldlerche sowie des Grauschnäppers, Sumpfrohrsängers und Blässhuhns betroffen),
- teilweise Inanspruchnahme der südexponierten Böschung der bestehenden B 311 mit Habitatfunktion für die streng geschützte Zauneidechse.

Schutzgut 'Landschaftsbild' und 'Landschaftsbezogene Erholung'

- Beseitigung gestalterisch wertvoller Strukturen (Einzelbäume und Gehölzbestände entlang Graben nördlich der Baggerseen) sowie
- Überprägung/tiefgreifende Veränderung der Geländestruktur im Randbereich der ebenen Donauniederung durch die Dammlage der Straße und der Anschlussrampen (bis ca. 8 m Dammhöhe) im Bereich des Knotenpunktes.
- Erhebliche Beeinträchtigungen der Erholungsfunktionen durch betriebsbedingte Lärm- und Schadstoffimmissionen.

Durch die Anlage eines Lärmschutzwalles entlang der Hauptstrecke werden die Beeinträchtigungen z.T. minimiert, es verbleiben jedoch Belastungen im Nahbereich der Anschlussrampe und angrenzenden nördlichen Randzone des als Badesee genutzten Donaurieder Baggersees.

(3) Querung der Donauaue mit Donau und Donaukanal

Folgende erhebliche Auswirkungen auf Natur und Landschaft sind - über den bereits geschilderten Verlust von Retentionsflächen hinaus - im Konfliktbereich 2 (Bau-km 2+460 bis 3+600) zu erwarten:

Schutzgut 'Wasser/Oberflächenwasser'

Die Dammschüttung im Donaukanal (Breite ca. 12 m) sowie der Baustellenbetrieb führen während der Bauphase zu erheblichen Beeinträchtigungen, die sich vor allem auf die Lebensraum- sowie die Vernetzungsbeziehungen des Gewässers auswirken. Zur Minimierung der baubedingten Effekte wurden mögliche Alternativen für die Abwicklung des

Baustellenverkehrs untersucht. Sie hätten jedoch wesentlich längere Zufahrtswege durch die Donauaue erfordert und damit noch zu erheblich stärkeren bauzeitlichen Belastungen geführt, als die gewählte Lösung, die die Beeinträchtigungen weitgehend auf dem künftigen Trassenkorridor beschränkt und die südlich sowie nördlich anschließenden hochwertigen Bereiche entlang von Donau und Donaukanal schont.

Schutzgut 'Tiere und Pflanzen'

Erhebliche Beeinträchtigung der überregional bedeutsamen Lebensraumkomplexe entlang der Restwasserstrecke der Donau und des Donaukanals durch Lebensraumverluste im unmittelbaren Bereich der Brücken (Überspannungen und Nahbereiche) durch die Pfeiler, die Verschattung der Wasserfläche unter den Bauwerken sowie die Inanspruchnahme von Verlandungsvegetation und Uferbewuchs. Die Beeinträchtigungen betreffen die Gewässer und die Gewässerufer mit ihrem

struktureichen Bewuchs und naturschutzrelevanten Vogelbestand. Am Donaukanal ergeben sich Lebensraumverluste für das Blässhuhn (Art der Vorwarnliste). Die Überspannung des Donaukanals verursacht außerdem einen erheblichen Verlust an Ruhestätten für Zug- und Rastvögel. An der Donau werden Sumpfrohrsänger sowie Rohrammer (Arten der Vorwarnliste) beeinträchtigt. In diesem Bereich entstehen darüber hinaus auch Lebensraumverluste für die nach Anhang IV der FFH-RL streng geschützte Zauneidechse, die die Uferböschungen und Dämme entlang der Donau besiedelt.

Im Bereich der Feldflur östlich des Donaukanals kommt es anlagebedingt zu Lebensraumverlusten sowie erheblichen betriebsbedingten Störwirkungen für die Feldlerche als anspruchsvolle und gefährdete Brutvogelart der offenen Ackerflur.

Schutzgut 'Landschaftsbild'

Erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes in der Donauniederung durch die Brückenbauwerke sowie die hohen Straßendämme mit Schutzwänden und -wall (Dammhöhe bis zu 7,0 m über Gelände, Höhe des Lärmschutzwalles zwischen 3,50 m und 4,70 m über Gelände sowie Höhe der Wände zwischen 2,0 m und 3,5 m über Gelände).

Schutzgut 'Landschaftsbezogene Erholung'

- Erhebliche Beeinträchtigungen des ortsnahen Erholungsraumes in der Donauniederung durch die Auswirkungen des Baubetriebes, insbesondere durch baubedingte Störungen und Immissionsbelastungen (Lärm, Staubentwicklung etc.) sowie durch die (zeitweilige) Unterbrechung von Wegeverbindungen während der Bauphase,
- anlagebedingte Effekte (Minderung der Erholungseignung/-funktionen durch die Kulissenwirkung von Straßendamm, Lärmschutzwand und -wänden und die damit verbundene Störung bzw. Unterbrechung von Blickbeziehungen).

(4) Durchfahrung der offenen Feldflur und Anschluss der K 7373, Querung der Bahnlinie

Im Konfliktbereich 3 (Bau-km 3+600 bis 5+000) verbleiben folgende erhebliche Beeinträchtigungen:

Schutzgut 'Tiere und Pflanzen'

- Lebensraumverluste für wertgebende Vogelarten der offenen Feldflur (Feldlerche) durch Flächeninanspruchnahme und betriebsbedingte Störwirkungen (vor allem Lärm),
- anlage- und baubedingte Lebensraumverluste für die streng geschützte Zauneidechse im Bereich der Bahnquerung.

Schutzgut 'Landschaftsbild/Erholung' und 'Landschaftsbezogene Erholung'

- Überprägung/tiefgreifende Veränderung der Geländestruktur im Bereich der ebenen, weit hin offenen Donauniederung durch die Dammlage der Straße (bis ca. 8 m Dammhöhe über Gelände im Bereich der Bahnquerung) sowie durch den Anschluss der K 7373,
- bauzeitliche Beeinträchtigung der landschaftsbezogenen Erholung.

(5) Querung der Westernach und Rot

Im Konfliktbereich 4 (Bau-km 5+000 bis 5+800) sind die folgenden erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten:

Schutzgut 'Wasser/Oberflächenwasser'

Inanspruchnahme von Flächen mit hoher Bedeutung für die Hochwasserrückhaltung ist im Hinblick auf die naturräumlichen Gegebenheiten und die Auenfunktionen als erheblich einzustufen.

Schutzgut 'Tiere und Pflanzen'

Im Bereich der Westernach-Querung

- Fragmentierung des Habitats der Helm-Azurjungfer durch die Veränderung der Standorteigenschaften (Beschattung) und die damit verbundene Änderung der Ufer- und Gewässervegetation durch das Brückenbauwerk; kleinflächiger (potenzieller) Lebensraumverlust im engen Bereich des Brückenbauwerks; potenzielle Erhöhung des Risikos von Individuenverlusten bei Querungsversuchen über die Brücke. Die Ausbildung der Brückengeländer als Spritzschutz dient jedoch gleichzeitig der Minderung des Kollisionsrisikos.
- Revierverlust bzw. Revieraufgabe durch betriebsbedingte Störungen für wertgebende Brutvogelart (1 – 3 Reviere des Sumpfrohrsängers betroffen).

Im Bereich der Rot-Querung

- Lebensraumverluste und Beeinträchtigung der funktionalen Lebensraumbezüge im Bereich des von der Rot gebildeten Biotopkomplexes (Altarm-, Gebüschkomplex) für wertgebende Brutvogelarten. Betroffen sind Reviere des Gelbspötters, des Sumpfrohrsängers und der Rohrammer.
- Inanspruchnahme regional bedeutsamer Vegetationsstrukturen durch den baulichen Eingriff in das Ufergehölz der Rot im Bereich des Brückenbauwerks.

In der Feldflur östlich der Rot:

- Lebensraumverluste sowie Minderung der Revierqualität (ggf. Revieraufgabe) durch betriebsbedingte Störungen für die gefährdete Feldlerche sowie für des stark gefährdeten Rebhuhns im Bereich der Feldflur östlich der Rot.

Schutzgut 'Landschaftsbild'

Erhebliche Störung des Landschaftsbildes in der Westernach-Rot-Niederung durch die technische Überformung der Geländegestalt (Straßendamm Höhe bis zu 3,0 m über Gelände) sowie durch den Verlust gestalterisch wertvoller Strukturen.

Schutzgut 'Landschaftsbezogene Erholung'

Erhebliche Beeinträchtigungen des ortsnahen Erholungsraumes von Dellmensingen in der Rotaue durch betriebsbedingte Störungen, v.a. durch Lärm.

(6) Einschnitt im Bereich der Dellmensinger Terrasse und Führung in der Schmiehe-Niederung

Im Konfliktbereich 5 (Bau-km 5+800 bis Bauende Anschluss B 30) führt das Vorhaben zu folgenden Auswirkungen auf Natur und Landschaft:

Schutzgut 'Tiere und Pflanzen'

Feldflur im Bereich der Hochterrasse

- Anlagebedingte Lebensraumverluste sowie Minderung der Revierqualität (ggf. Revieraufgabe) durch betriebsbedingte Störungen für die gefährdete Feldlerche

Schmiehe

- Beeinträchtigung der funktionalen Bezüge entlang der Schmiehe durch die Querung des Gewässers und Anlage des Kreisverkehrsplatzes.
- Eingriff in das Ufergehölz im unmittelbaren Bereich der Brücke über den Bach und damit verbundene Lebensraumverluste sowie Minderung der Revierqualität (ggf. Revieraufgabe) durch betriebsbedingte Störwirkungen für wertgebende Brutvogelarten (3 bis 4 Reviere des Sumpfrohrsänger sowie 1 bis 2 des Gelbspötters betroffen).

Schutzgut 'Landschaftsbild'

- Überprägung/tiefgreifende Veränderung der Geländestruktur im Bereich des Geländeeinschnitts (bis ca. 7 m Tiefe) der Dellmensinger Terrasse sowie im Bereich der Parallelführung zur Schmiehe (Straßendamm bis zu 3 m Höhe) und im Bereich des Anschlusses an die B 30 (Anlage von Verbindungsrampen).
- Beseitigung gestalterisch wertvoller Strukturen (Ufergehölz an der Schmiehe, Böschungsbewuchs entlang der B 30).

Die Konfliktbereiche werden in Unterlage 12.1, Kapitel 13, ausführlich dargestellt. Die lagemäßige Darstellung der Konfliktbereiche zeigt der Bestands- und Konfliktplan, Unterlage 12.2.

Für keine der prognostizierten Beeinträchtigungen bestehen zumutbare Alternativen, um den mit dem Eingriff verfolgten Zweck ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen. Weder in trassierungstechnischer Hinsicht noch im Hinblick auf die Gestaltung der Anschlussstellen sind weitere Minimierungsmaßnahmen ersichtlich.

Das gilt auch für die bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen, die beim geplanten Vorhaben zu erwarten sind. Die Prüfung der Vermeidbarkeit hat erbracht, dass sich über das vorliegende Konzept hinaus keine Vorkehrungen und Maßnahmen mehr aufdrängen, die geeignet wären

- die Flächeninanspruchnahme und die Auswirkungen des Baubetriebes noch weiter einzuschränken, sowie
- die umfangreichen betriebsbedingten Effekte auf störungsempfindliche Arten (vor allem von Vögeln in der Feldflur zwischen dem Donaukanal und der B 30) wirksam zu verringern.

c) Kompensation nicht vermeidbarer Eingriffe durch Ausgleichsmaßnahmen

Soweit eine Minderung der Eingriffswirkungen nicht möglich ist, hat der Verursacher diese vorrangig real zu kompensieren. Wie bisher unterscheidet das Gesetz zwischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Ausgeglichen im Sinne des § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in gleichartiger Weise wieder hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wieder hergestellt oder neu gestaltet ist.

Der Vorhabenträger hat Ausgleichsmaßnahmen unter Berücksichtigung der rechtlichen Vorgaben vorgesehen. Es 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).

aa) Schutzgut Boden

Eine Wiederherstellung allgemeiner Bodenfunktionen durch die Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen ist nur in einem Umfang von rd. 1,02 ha möglich (Rückbau versiegelter Flächen 0,76 ha, Wirtschaftswege 0,26 ha). Ein weitergehender Ausgleich durch Entsiegelung wurde insbesondere durch eine Abfrage bei der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben im Hinblick auf eine Entsiegelung ehemaliger militärischer Liegenschaften geprüft. Die Anfrage blieb jedoch ohne Erfolg.

bb) Schutzgut Wasser

Die geplante Trasse der Querspange verursacht in der Aue von Donau, Westernach und Rot erhebliche Beeinträchtigungen durch die Inanspruchnahme von Auenfunktions- (Überschwemmungs-)bereichen auf einer Fläche von ca. 6,96 ha (Donau) und 1,81 ha (Rot). Durch Maßnahmen zur Wiederherstellung bzw. Optimierung von Auenfunktionen und zur Unterstützung der natürlichen Gewässerdynamik (insbesondere im Rahmen der Maßnahmen Nr. 4.4, 5.6, 11 + 12) lassen sich die Beeinträchtigungen weitgehend gleichartig und gleichwertig kompensieren. Ein verbleibendes, nicht ausgleichbares Defizit ist nicht zu erwarten.

cc) Schutzgut Tiere und Pflanzen

(1) Gehölzbrüter, Brutvogelarten der Gewässer/Gewässerufer, Zug- und Rastvögel

Der Niststättenverlust der Gehölzbrüter sowie der Verlust an Gehölzbeständen wird durch Auwaldaufbau ausgeglichen (LBP-Maßnahmen Nr. 2.5 + 5.6). Der direkte Revierverlust der Brutvogelarten der Gewässer/Gewässerufer bzw. auch ein flächenhafter Verlust von Wasserflächen und Verlandungsvegetation als Vogellebensraum durch die Überspannung des Donaukanals ('Ruhestätten' für Zug- und Rastvögel) werden durch die Anlage eines regelbaren Polders nördlich von Dellmensingen ausgeglichen. Er dient als Ersatzlebensraum für Wasser- und Watvögel (LBP-Maßnahme Nr. 8).

Alle drei Maßnahmen haben Mehrfachfunktionen. Sie dienen dem Ausgleich nach § 15 Abs. 2 BNatSchG und stellen gleichzeitig artenschutzrechtlich begründete Maßnahmen dar, die zum

Funktionserhalt im Sinne des § 44 Abs. 5 BNatSchG für Flächenverluste und Beeinträchtigungen von Brutvögeln und Rastvögeln/Wintergästen am Donaurieder Stausee vorgezogen zu realisieren sind.

Zur Stabilisierung der ökologischen Funktionen tragen des Weiteren die Maßnahmen Nr. 11 und Nr. 12 an der Donau bei. Sie verbessern das Lebensraumangebot für die typische Vogelwelt der Donau und ihrer Aue. Insgesamt gewährleisten die Maßnahmen eine sichere Stabilisierung des aktuellen Lebensraumzustands.

Zum Polder (LBP-Maßnahme 8):

Im Anhörungsverfahren sind Funktion, Standort und Größe des Polders mehrfach thematisiert worden. Vorgesehen ist der Polder auf dem Gewann Lüsse, da hier durch das räumliche Nebeneinander von Donaukanal (als Zufluss) und Rot (als Abfluss) die Möglichkeit besteht, den Wasserstand im Polder gezielt zu regeln. Die direkte Beeinflussung des Wasserstandes innerhalb des Polders ist, wie in der Artenschutzfachlichen Beurteilung (Unterlage 12.1 Anlage 2) auf den Seiten 35 bis 37 dargestellt, zwingende Voraussetzung für die Wirksamkeit der Maßnahme. Die Flächen weisen zum Anderen aktuell nur eine geringe naturschutzfachliche Bedeutung auf (Unterlage 12.1 Anlage 2, Karte 8) und sind auch bezüglich des Bodens nur als Wert- und Funktionselement von allgemeiner Bedeutung eingestuft (Unterlage 12.1 Anlage 1 Karte 2d).

Im Rahmen der Projektbearbeitung wurden mehrere alternative Standorte zur Anlage des Polders geprüft, jedoch aus den folgenden Gründen nicht weiter verfolgt:

Bereich 'Rauglengraben' südlich des Erbacher Stausees

- Mehrere Leitungstrassen vorhanden, dadurch erhöhtes Kollisionsrisiko für Vögel,
- überdurchschnittliche natürliche Ertragsfähigkeit der Böden (überwiegend hohe Bedeutung als Standort für Kulturpflanzen).

Bereich Rot-Westernach-Kanal

- Entfernung zu den Donaustauseen > 2 km, bei räumlichen Verlagerungsbewegungen von Vögeln müsste die Hochspannungstrasse westlich von Dellmensingen gequert werden, was zu einer Erhöhung der Mortalitätsrisiken durch Kollisionen führen würde,
- Lage auf Gemeinde Achstetten problematisch.

Bereich 'Reprecht'

- hohe aktuelle naturschutzfachliche Wertigkeit durch 2 Rebhuhnreviere.

Bereich 'Krätzenhalde'

- hohe aktuelle naturschutzfachliche Wertigkeit durch 1 Rebhuhnrevier/ bestehender Weiher ist FFH-Lebensraumtyp,
- kein kontrolliertes Zuführen von Wasser möglich,
- Kulissenwirkung durch Gehölzbestand auf der Terrassenkante.

Somit ist der Bereich "Lüsse" der fachlich am besten geeignete Standort für den Polder. Er erfüllt die fachlichen Anforderungen am besten und bietet die technischen Voraussetzungen zum Bau und Betrieb des Polders.

Die für den Polder beanspruchte Fläche ist notwendig und ausreichend, damit die mit der Maßnahme verfolgten Ziele erreicht werden können. Es handelt sich bereits um eine sehr kompakte Maßnahme, bei der der Flächenbedarf im Verhältnis zu dem erzielbaren Nutzen als gering einzustufen ist. Denn maßgeblich für die Funktionserfüllung ist in erster Linie das komplexe und aufwändige Betriebsregime, wie es in Nebenbestimmung A VII 2 d aa 8) niedergelegt ist:

Von Mitte November bis Anfang März wird die Fläche komplett mindestens 1 bis 1,5 m tief überstaut, um die während der Vegetationsperiode aufgewachsenen Pflanzen abzutöten. Je nach Stärke des Aufwuchses muss die Fläche ggf. in längeren zeitlichen Abständen abgeschoben werden, um die Etablierung von Gehölzen zu verhindern. Ab Anfang März wird das Wasser soweit abgelassen, dass erste Flachwasserzonen entstehen und Schlammflächen freigelegt werden; durch kontinuierliches leichtes Absenken werden dann die Schlammflächen bis in den Mai hinein vergrößert. Danach wird der Wasserstand wieder etwas angehoben, um zu starkem Bewuchs vorzubeugen. Ab Anfang/Mitte Juli wird der Wasserstand dann wieder bis zum Tiefstand Mitte September abgesenkt. Danach wird die Fläche bis Mitte November wieder für die winterliche Überstauung auf den Höchststand mit einer Wassertiefe von ca. 1 bis 1,5 m angehoben. Der Aufwand ist gerechtfertigt, da der Polder wesentlich ist, um den Lebensraum für die Avifauna zu stabilisieren.

Für die Herstellung des Polders wird eine ökologische Baubegleitung angeordnet. Schließlich wird eine detaillierte Erfolgskontrolle sowohl für den Polderbetrieb wie auch hinsichtlich der Wirkungen der Querspange festgesetzt, um bei Funktionsdefiziten durch Anpassungen des technischen Betriebs eine optimal auf die tatsächlichen Verhältnisse abgestimmte Funktionserfüllung zu gewährleisten (vgl. Nebenbestimmungen A VII 2 f bb).

(2) Vogelarten der offenen Feldflur

Im Bereich der offenen Feldflur östlich des Donaukanals führt das Vorhaben durch Flächeninanspruchnahme, Barriereeffekte und Verlärmung zu erheblichen Beeinträchtigungen wertgebender Arten des Offenlandes (Feldlerche, Rebhuhn). Nach der Konfliktanalyse werden rd. 14 Reviere der mittlerweile bundes- wie landesweit gefährdeten Feldlerche durch Flächeninanspruchnahme beeinträchtigt bzw. durch Lärm gestört. Daneben ist noch das Rebhuhn (stark gefährdete Art) mit einem Revier betroffen. Zum Ausgleich der Beeinträchtigungen sind die Lebensraumfunktionen für die Feldlerche nach Angabe der artenschutzfachlichen Beurteilung (LBP-Unterlagen 12.1a und 12.5) auf einer Fläche von rd. 30 ha nachhaltig zu verbessern.

Hierzu sieht das Kompensationskonzept die **Anlage von Ackerrandstreifen** vor (LBP-Maßnahme Nr. 9) . Zur Anlage der Ackerrandstreifen sind rd. 10 % der aufwertungsbedürftigen landwirtschaftlichen Flächen heranzuziehen (rd. 3 ha). Die Ackerrandstreifen werden gemäß LBP-Maßnahme Nr. 9 in der Ackerflur östlich, südlich und südwestlich von Dellmensingen angeordnet. Durch die vorgezogene Herstellung, die aus artenschutzrechtlichen Gründen erforderlich ist, wird dabei sichergestellt, dass bei Eintreten der Beeinträchtigungen bereits Ausweichlebensräume bereitstehen.

Folgende Flurstücke im Alb-Donau-Kreis sind betroffen:

- Gemarkung Dellmensingen: Flurstücke Nr. 538, 554, 584, 603
- Gemarkung Ersingen: Flurstücke Nr. 972/2, 975, 986
- Gemarkung Oberdischingen: Flurstücke Nr. 1660, 1661, 1662, 1672, 1677, 1702, und 1714 und 1721.

Gegenüber der 2009 ausgelegten Planung hat sich wegen neuer naturschutzfachlicher Erkenntnisse die Zahl der vorgesehenen Ackerrandstreifen verringert. Nach der endgültigen Planung sind nur noch die genannten Grundstücke betroffen. Entfallen sind die Ackerrandstreifen auf folgenden Grundstücken:

Im Kreis Biberach auf Gemarkung Stetten die Flurstücke 637, 698, 737 und 744. Somit sind auf Gemarkung Stetten keine Ackerrandstreifen mehr vorgesehen.

- auf Gemarkung Dellmensingen die Flurstücke 546 und 1008,
- auf Gemarkung Ersingen die Flurstücke Nr. 978 und 989
- auf Gemarkung Oberdischingen: Flurstück 1721.

Auf diesen Grundstücken sind in der festzustellenden Fassung keine Ackerrandstreifen mehr vorgesehen.

Standort, Form und Größe der Kompensationsmaßnahmen sind im LBP nach naturschutzrechtlichen und -fachlichen Vorgaben unter Berücksichtigung agrarstruktureller Belange festgelegt worden. Die Lage der einzelnen Kompensationsflächen ergibt sich aus der fachlichen Eignung des jeweiligen Raumes, der für die Feldlerche bestimmte Kriterien erfüllen muss. Neben dem Raum südlich von Oberdischingen werden die Kriterien auch von den weiteren in die Planung einbezogenen Flächen erfüllt. Die einzelnen Streifen innerhalb eines geeigneten Raumes wurden derart in die bestehende Flurstruktur gelegt, dass möglichst große, zusammenhängende Bewirtschaftungseinheiten verbleiben oder aber kleine Flurstücke im Gesamten herangezogen wurden.

Die Planfeststellung muss insoweit vom Bestand ausgehen und auftretende Konflikte auf dieser Basis einer Lösung zuführen. Die Lage der Ackerrandstreifen ist mithin nicht frei veränderbar. Sie werden mit dem Planfeststellungsbeschluss als essentieller Bestandteil der Fachplanung rechtlich bindend. Etwaige Änderungen des Maßnahmenkonzeptes anlässlich der nachfolgenden Flurneueordnung sind möglich, bedürfen allerdings einer erneuten Prüfung der naturschutzfachlichen Sachverhalte durch die Planfeststellungsbehörde.

Nachteile für Nachbargrundstücke entstehen durch die Anlage von Ackerrandstreifen nicht, da Ackerrandstreifen nach dem Biotopentwicklungs- und Pflegekonzept regelmäßig umgebrochen werden, um das Aufkommen eines höheren Bewuchses zu unterbinden.

(3) Zauneidechse

Hinsichtlich der nach Anhang IV der FFH-RL streng geschützten Zauneidechse können die erheblichen, vor allem anlage- und baubedingten Beeinträchtigungen (vor allem Böschungsbereiche B 311, Dämme an Donau und Kanal, Böschungen an Südbahn) durch die Entwicklung geeigneter Lebensräumen, z.T. im unmittelbaren Umfeld der beeinträchtigten Bereiche, z.T. mit vorgezogener

Realisierung, gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG ausgeglichen werden (Maßnahmen Nr. 1.3, 1.4b, 1.5, 2.7, 3.2.a, 3.2b).

(4) Helm-Azurjungfer

Die erheblichen Beeinträchtigungen der bundesweit vom Aussterben bedrohten und landesweit gefährdeten FFH-Anhang II-Art Helm-Azurjungfer im Bereich der Westernach (insbesondere Kollisionsgefahr, diffuser Stoffeintrag in die Westernach) können durch die geplante Spritz- und Kollisionsschutzwand weitgehend minimiert werden. Durch die abschnittsweise Optimierung des Gewässers für die Art im Rahmen der Maßnahme Nr. 4 lassen sich auch die anlage- und baubedingten Habitatverluste ausgleichen. Es verbleiben allerdings erhebliche nicht ausgleichbare Barriereeffekte durch die Straßentrasse. Die Fragmentierung des Lebensraumes der Helm-Azurjungfer ist durch die vorgesehene Brücke über die Westernach (Bauwerk 7) zwar zu mindern, aber nicht aufzuheben.

dd) Landschaftsbild

Beeinträchtigungen von Landschaftsbild und -struktur werden durch die landschaftsgerechte Einbindung der Trasse und eine Aufwertung des Landschaftsbildes durch Pflanzung gliedernder, belebender Gehölze ausgeglichen. In Teilbereichen sind die Eingriffe wegen des typischen Erscheinungsbildes der Landschaft (flaches Relief, Weiträumigkeit des Raumes, Fließgewässer als Gliederungselemente, Hangkante zur Dellmensinger Terrasse) und wegen der Intensität der baulichen Wirkungen (hohe Dammlage, Wallschüttungen, Brückenbauwerke) nicht ausgleichbar. Die Lage der Straßengradiente sowie die Wallhöhen, die Schutzwände und die Brückendimensionen sind zumindest im Donautal aus Gründen des Arten- und Biotopschutzes vorgegeben und können nicht abgesenkt bzw. verringert werden, um die gestalterischen Barriereeffekte und die Störung der Blickbeziehungen im Donautal zu minimieren. Durch eine dem Landschaftscharakter angepasste, abwechslungsreiche Begrünung und Bepflanzung der Straßennebenflächen lassen sich die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zwar wirksam mindern, jedoch wirken die hohen Dämme - vor allem auch im Bereich der Bahnlinie in der offenen weitläufigen Ebene - als weithin sichtbarer und die Blickachsen störender Riegel quer zur Talrichtung und zu den gliedernden Gehölzbeständen entlang der Fließgewässer. Damit verbleiben durch die bauliche Überformung sowie die Störung der Blickbeziehungen im Donautal sowie im Querungsbereich der Bahnlinie erhebliche, nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes.

ee) Landschaftsbezogene Erholung

Die Funktionsfähigkeit des Freizeitgebietes am Donaurieder Baggersee wird durch die vorgesehenen Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen gewährleistet. Die betriebsbedingten Beeinträchtigungen (insbesondere Lärm) werden durch die Schallschutzmaßnahmen auf der Südseite der B 311 neu auf ein unerhebliches Maß reduziert. Gegenüber den heutigen Verhältnissen ergibt sich nach Bau der Querspange keine wesentliche Verschlechterung durch eine Verlärmung. Gleichzeitig wird durch die umfangreiche Bepflanzung entlang der neuen Straße sowie durch den Aufbau eines Auwaldgürtels (gemäß LBP-Maßnahme Nr. 2.5) ein wirksamer Sichtschutz gegenüber dem Straßendamm aufgebaut.

ff) Zwischenergebnis

Ausgleichsdefizite verbleiben bei den Schutzgütern 'Boden', 'Tiere und Pflanzen' sowie 'Landschaftsbild'. Hier entstehen Funktionsverluste, die nicht oder nur teilweise ausgleichbar sind und die deshalb die Durchführung von Ersatzmaßnahmen erforderlich machen.

d) Kompensation nicht ausgleichbarer Eingriffe durch Ersatzmaßnahmen

Soweit die Beeinträchtigungen nicht ausgleichbar sind, sieht der Landschaftspflegerische Begleitplan Ersatzmaßnahmen im Sinne des § 15 Abs. 2 S. 3 BNatSchG vor.

aa) Schutzgut Boden

Die noch zu kompensierende Versiegelungsfläche ist rd. 11,57 ha groß. Da eine Entsiegelung zum Ausgleich dieser Beeinträchtigung nicht geleistet werden kann, sind nach den einschlägigen fachlichen Vorgaben für den verbleibenden Flächenumfang Maßnahmen zur Verbesserung von Bodenfunktionen im Verhältnis von mindestens 1:1 durchzuführen.

Durch die Andeckung von Straßennebenflächen mit abgeschobenem Boden (Andeckstärke ca. 20 cm) und standortgerechter Begrünung ist bei Böden mit einer Bewertungsklasse < 3 (Wert- und Funktionselement von allgemeiner Bedeutung) eine weitgehende Wiederherstellung der allgemeinen Funktion als Standort für die natürliche Vegetation möglich. Das verbleibende Funktionsdefizit im Hinblick auf Böden mit besonderen Funktionen kann im Rahmen der Maßnahmen zur Änderung der Bodennutzung (Umwandlung von Acker in Wiese bzw. Wald) kompensiert werden. Diesen Zielsetzungen dienen insbesondere die Maßnahmen Nr. 11 und 12 im Bereich von Donau und Riß (Beseitigung bzw. Rückverlegung von Hochwasserdämmen zur Regeneration einer natürlichen Auendynamik, Aufbau von Auwald), Nr. 2.5 am Donauriedener Baggersee (Aufbau eines Waldbestandes am Nordufer des Baggersees auf einer vormaligen Ackerfläche), Nr. 5.6, 7.4 (Waldaufbau an Rot und Schmiehe ebenfalls auf Ackerflächen) sowie Nr. 1.1b, 3.3.b und 7.6b entlang der Querspange (Wiesenansaat auf vormaligen Ackerflächen, extensive Pflege).

Die Funktionsdefizite in den Bereichen, in denen Böden mit besonderer Bedeutung als Ausgleichskörper im Wasserkreislauf sowie als Filter und Puffer für Schadstoffe (Bewertungsklasse 4 + 5) durch Straßennebenflächen beansprucht werden, lassen sich durch den Auftrag von überschüssigem Oberboden aus der Baumaßnahme auf Böden mit der Bewertungsklasse < 3 (hinsichtlich der Funktion als Ausgleichskörper im Wasserkreislauf bzw. als Filter und Puffer für Schadstoffe) im Plangebiet kompensieren. Der Vorhabenträger hat hierzu ein Konzept vorgelegt, das auch die Zustimmung der Höheren Bodenschutzbehörde gefunden hat. Es sieht vor, in den Gewannen „Burren“ (Donaurieden), „Hinter dem Holz“ (Ersingen), „Westernachäcker“, „Lüster“, „Dietwegäcker“ und „Am Hüttisheimer Weg“ (alle Dellmensingen) auf intensiv genutzte Ackerböden mit geringer bis mittlerer Leistungsfähigkeit bis zu 20 cm Oberboden aus dem Vorhaben aufzubringen (LBP-Maßnahme Nr. 10).

Für eine vollständige Realkompensation der mit dem Vorhaben verbundenen, nicht ausgleichbaren Eingriffe in das Schutzgut Boden ist es insoweit erforderlich, auf insgesamt 20 ha Oberboden auf-

zutragen.⁸ Bei der Bemessung des Kompensationsumfanges wird für die neu versiegelten Böden sowie für die durch den Polder (Maßnahme Nr. 8) beanspruchte Fläche ein Ansatz von 1:1, und für die Verkehrsgrünflächen aufgrund eines verbleibenden Funktionsdefizites ein Ansatz von 1:0,2 zugrunde gelegt. Da keine Entsiegelung möglich ist, muss der Umfang der zur Aufwertung vorgesehenen Flächen deutlich über dem Umfang der Flächen liegen, die neu versiegelt werden (rd. 12,59 ha), durch die Anlage des Polders beansprucht werden (rd. 5,9 ha), bzw. zu Verkehrsgrün umgestaltet werden (rd. 12,62 ha).

Obwohl nach Angaben der Straßenbauverwaltung die Resonanz der Bewirtschafter auf die geplante Oberbodenandeckung bei einer Informationsveranstaltung im Vorfeld der Planfeststellung positiv war, hat sich im Planfeststellungsverfahren selbst die überwiegende Mehrzahl der nach der ausgelegten Planung betroffenen Bewirtschafter gegen die Oberbodenandeckung ausgesprochen. Auch auf die Aufforderung im Rahmen der Erörterungsverhandlung, sich freiwillig für einen Oberbodenauftrag zu melden, wurde kein konkretes Interesse bekundet.

Teilweise wird befürchtet, die Maßnahme werde nicht ordnungsgemäß ausgeführt, so dass es zu Bodenverdichtungen kommen könnte. Vorgebracht wurde auch, dass Flächen in Überschwemmungsgebieten generell nicht geeignet sind. Sonstige Gründe wurden nicht genannt. Gleichzeitig findet sich im Rahmen des Anhörungsverfahrens vielfach die Forderung, anfallender Humus solle auf der eigenen Gemarkung verwertet werden. Insgesamt geht die Planfeststellungsbehörde daher davon aus, dass spätestens im Zusammenhang mit dem Flurbereinigungsverfahren hier eine einvernehmliche Lösung mit Eigentümern und Bewirtschaftern gefunden werden kann.

Allerdings muss die Planfeststellungsbehörde geeignete Kompensationsmaßnahmen festsetzen und kann nicht „wahlweise“ auf eine Ersatzzahlung „ausweichen“, da es sich bei der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung um zwingendes Recht handelt. Die Oberbodenandeckung ist aus Sicht der Fachbehörden und Gutachter - außerhalb von Überschwemmungsgebieten - fachlich geeignet und sinnvoll, um die mit dem Bau der Querspange unvermeidbar verbundenen Eingriffe zu kompensieren. Die Maßnahme wird noch dazu der Forderung des § 15 Abs. 3 BNatSchG gerecht, bei der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen für Kompensationsmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen und zu vermeiden, dass Flächen aus der Nutzung genommen werden.

Die fachgerechte Ausführung und damit die Verhältnismäßigkeit im Einzelfall kann durch Nebenbestimmungen sicher gestellt werden (siehe Nebenbestimmungen unter A VII 2a). Damit bewirkt die Maßnahme - über die Flächeninanspruchnahme für die Dauer des Bodenauftrags hinaus - keine Nachteile für die Bewirtschafter. Sie ist im Ergebnis sogar auch aus landwirtschaftlicher Sicht vorteilhaft. Soweit das ausgelegte Konzept auch Flächen im Überschwemmungsgebiet enthielt, sind diese aus der Planung herausgenommen worden. Andere, gleichermaßen geeignete Maßnahmen sind vorliegend nicht erkennbar und werden auch von den Einwendern nicht vorgeschlagen.

⁸ Ausreichen würden die im Bereich der geplanten Straße anfallenden Oberbodenmengen bei einer Auftragsmächtigkeit von maximal 20 cm für eine Fläche von etwa 33 ha. Weiterer überschüssiger Oberboden ergibt sich außerdem bei der Anlage des Polders für Wasser- und Watvögel (LBP-Maßnahme Nr. 8). Ziel des Vorhabenträgers ist, diesen gesamten anfallenden Oberboden auf geeigneten Flächen aufzubringen.

Um den Einwendungen dennoch Rechnung zu tragen und eine einvernehmliche Lösung zu ermöglichen, verzichtet die Planfeststellungsbehörde zum gegenwärtigen Zeitpunkt darauf, die endgültige Flächenauswahl zu treffen. Der Vorhabenträger hat eine Kulisse mit insgesamt über 60 ha Flächen, die aus fachlicher Sicht für einen Oberbodenauftrag geeignet sind, erarbeitet (siehe Planfeststellungsunterlage 12.3 Blatt 2). Es kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt mit hinreichender Sicherheit davon ausgegangen werden, dass innerhalb dieser Kulisse eine vollständige Kompensation auf einvernehmlicher Basis möglich ist. Die Planfeststellungsbehörde hält es daher für angemessen, mit diesem Beschluss den Oberbodenauftrag lediglich dem Grunde nach festzusetzen. Die Festsetzung der endgültigen Kulisse bleibt einem gesonderten Beschluss der Planfeststellungsbehörde vorbehalten. Hierzu hat der Vorhabenträger der Planfeststellungsbehörde vor Baubeginn Flächen im Umfang von 20 ha aus dem Flächenpool zu benennen, auf denen ein Oberbodenauftrag erfolgen wird.

Sollten nicht in ausreichendem Umfang Flächen freiwillig zur Verfügung gestellt werden, die eine vollständige Realkompensation sicherstellen, trifft die Planfeststellungsbehörde, soweit erforderlich nach Anhörung der Eigentümer und Bewirtschafter, eine abschließende Auswahl und Entscheidung.

bb) Schutzgut 'Tiere und Pflanzen'

Nicht ausgleichbare erhebliche Beeinträchtigungen ergeben sich für die FFH-Anhang II-Art Helm-Azurjungfer an der Westernach. Die Querung des Gewässerlaufes durch die B 311 neu verursacht durch Verschattung erhebliche Zerschneidungseffekte und eine Fragmentierung des Lebensraumes der vom Aussterben bedrohten Libellenart, die trotz der vorgesehenen Brücke auf Grund der besonderen Habitatansprüche und des Verhaltens der Art, die beschattete Bereiche meidet, verbleiben. Insofern haben die Maßnahmen zur Lebensraumoptimierung angrenzender Gewässerabschnitte (Maßnahme Nr. 4.4) bezogen auf die gestörten Vernetzungsbeziehungen den Charakter von Ersatzmaßnahmen, die die Barriereeffekte durch eine Vergrößerung des Habitats der Helm-Azurjungfer sowohl nördlich als auch südlich der Querspange gleichwertig (aber nicht gleichartig) kompensieren.

Die Maßnahme Nr. 4.4 (Optimierung der Westernach für die Helm-Azurjungfer) soll dabei bereits vorab realisiert werden, um sicherzustellen, dass beim Eintreten der Beeinträchtigungen schon funktionsfähige Ausweichlebensräume zur Verfügung stehen.

cc) Schutzgut 'Landschaftsbild'

Die verbleibenden, nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch den von der geplanten Trasse verursachten Querriegel im Donautal lassen sich durch die Wiederherstellung naturraumtypischer Landschaftselemente sowie landschaftsgemäßer Nutzungsformen im Plangebiet gleichwertig kompensieren. Funktionen für die Aufwertung des Landschaftsbildes erfüllen vor allem die Maßnahmen an der Donau (Maßnahme Nr. 11 + 12) durch die Entwicklung für den Naturraum charakteristischer Auenstrukturen und den Aufbau von Auwaldbeständen. Zur Kompensation der verbleibenden Landschaftsbildbeeinträchtigungen tragen auch die weiteren vorgesehenen Maßnahmen (Maßnahme Nr. 5.6 + 4.4 an Rot und Westernach, Anlage eines Polders gemäß

Maßnahme Nr. 8 sowie Anlage von Ackerrandstreifen gemäß Maßnahme Nr. 9) bei. Sie sind so konzipiert, dass sie Mehrfachfunktionen übernehmen können. Durch eine stärkere Strukturierung der Landschaft und eine landschaftsgerechte Neugestaltung des Landschaftsbildes im Naturraum verbessern sie auch die Erholungseignung.

dd) Ergebnis

Im Ergebnis sind somit alle Eingriffe vollständig kompensierbar.

e) Rücksichtnahme auf agrarstrukturelle Belange

Das Kompensationskonzept trägt dem Rücksichtnahmegebot des § 15 Abs. 3 BNatSchG Rechnung.

aa) Allgemeines

Es ist vorliegend nicht möglich, die notwendige Kompensation zu leisten, ohne landwirtschaftliche Flächen in Anspruch zu nehmen. Die Verortung der Kompensationsmaßnahmen erfolgte deshalb unter besonderer Berücksichtigung der agrarstrukturellen Belange sowie unter Bevorzugung von Flächen der öffentlichen Hand. Der in die Untersuchung einbezogene räumliche Bereich ist dazu im Donautal über das eigentliche Plangebiet des LBP hinaus im Nordosten bis Ulm-Donaustetten und im Süden bis Stetten (Gemeinde Achstetten) ausgedehnt worden.

Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass die Böden in diesem Bereich überwiegend eine mittlere natürliche Ertragsfähigkeit aufweisen und demgemäß nur ein vergleichsweise mäßiges naturschutzfachliches Aufwertungspotenzial besitzen. In der Feldflur werden deshalb nur Maßnahmen durchgeführt, die

- der Verbesserung der Bodengüte und damit der landwirtschaftlichen Nutzbarkeit dienen (Oberbodenauftrag gemäß Maßnahme Nr. 10),
- die aufgrund artenschutzrechtlicher Anforderungen zum Feldvogelschutz erforderlich sind (Einrichtung von Ackerrandstreifen gemäß Maßnahme Nr. 9) und
- deren Standort aufgrund fachlicher Vorgaben und technischer Voraussetzungen nicht disponibel ist (Anlage des Polders gemäß Maßnahme Nr. 8).

Die weiteren Kompensationsmaßnahmen (insbesondere die Maßnahmen Nr. 4.4, 5.6, 11 und 12) werden schwerpunktmäßig entlang der Fließgewässer im Plangebiet durchgeführt. Sie betreffen zwar auch überwiegend landwirtschaftliche Flächen, die aber ohnehin bestimmten übergeordneten, als vorrangig einzustufenden Zielsetzungen und Anforderungen an die Gestaltung und Bewirtschaftung unterliegen (insbesondere gemäß dem Integrierten Donauprogramm sowie den jeweiligen Gewässerentwicklungsplänen).

bb) Produktionsintegrierte Maßnahmen

Insbesondere der Oberbodenauftrag gewährleistet, dass landwirtschaftliche Flächen nicht aus der Nutzung genommen werden müssen. Dem schonenden Umgang mit landwirtschaftlichen Flächen dient auch die Einbeziehung von Buntbrachen (Ackerrandstreifen) in das Kompensationskonzept.

Diese Maßnahme erschöpft sich weitgehend in Bewirtschaftungsvorgaben, ohne einen erheblichen Flächenentzug mit sich zu bringen.

Als noch günstiger im Hinblick auf landwirtschaftliche Belange ist allerdings das Konzept der Feldlerchenfenster zu beurteilen. Es ist naturschutzfachlich gleichermaßen geeignet zur Kompensation der Beeinträchtigungen der Feldlerche. Hierbei werden ca. 4 x 4 m große, mittig liegende Brachflächen bei der Einsaat des Wintergetreides durch kurzzeitiges Abstellen der Drillmaschine beim Sävorgang ausgespart, die ansonsten in identischer Weise bewirtschaftet werden können wie das Getreide selbst. Bei diesem Verfahren sind keine Beschränkungen hinsichtlich Düngung, Pflanzenschutz oder sonstiger Pflegemaßnahmen erforderlich. Bereits zwei solcher „Feldlerchenfenster“ pro Hektar Wintergetreide können Siedlungsdichte und Bruterfolg der Feldlerche beträchtlich erhöhen und somit effektiv zur Kompensation von Beeinträchtigungen der Art beitragen. Ergänzend ist nur ein geringer Flächenanteil für dauerhafte Begleitbiotope erforderlich.

Betroffene Eigentümer und Bewirtschafter, Verbandsvertreter sowie die Landwirtschaftsverwaltung haben im vorliegenden Verfahren die Anlage von Feldlerchenfenstern anstatt von Ackerrandstreifen gefordert.

Aus naturschutzfachlicher Sicht wäre das Konzept der Feldlerchenfenster zur Kompensation der Beeinträchtigungen der Feldlerche zwar gleichermaßen geeignet wie die Ackerrandstreifen. (Für das Rebhuhn müsste allerdings zusätzlich ein - geringerer - Anteil an Ackerrandstreifen umgesetzt werden, weil für diese Art nicht von der Wirksamkeit der Feldlerchenfenster ausgegangen werden kann.) Die Festsetzung von Feldlerchenfenstern scheitert vorliegend jedoch daran, dass eine dingliche Sicherung von Eigentümern und Bewirtschaftern abgelehnt wird. Sie wünschen eine rein vertragliche Sicherung.

Auf der Basis einer rein vertraglichen Sicherung ist das Konzept jedoch nicht geeignet zur gebotenen Problembewältigung im Rahmen dieser Planfeststellung. Die naturschutzrechtliche Zweckbestimmung muss auch gegenüber künftigen Eigentümern und Besitzern durchsetzbar sein, was jedenfalls unter den gegebenen Umständen (u. a. Verwirklichung auf privaten Flächen, kein einheitlich verwalteter Flächenpool) nur mittels dinglicher Sicherung gewährleistet werden kann. Eine rein vertragliche Sicherung würde nicht den Anforderungen des § 15 Abs. 4 BNatSchG genügen.

Wegen der Ablehnung der dinglichen Sicherung durch Eigentümer und Bewirtschafter war es nicht angezeigt, dieses Konzept, das auf die Mitarbeit der Bewirtschafter angewiesen ist, umzusetzen. Sollte ein tragfähiges Konzept entwickelt werden, kann der Vorhabenträger bei der Planfeststellungsbehörde eine entsprechende Änderung des Planfeststellungsbeschlusses beantragen.

f) Flächenauswahl öffentlich/privat

Das Kompensationskonzept entspricht auch im Übrigen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Flächen, die sich im öffentlichen Eigentum befinden, wurden bevorzugt herangezogen. Der Zugriff auf privates Grundeigentum ist im festgestellten Umfang erforderlich, da die Maßnahmen im Rahmen der naturschutzfachlichen Gesamtkonzeption nicht an anderer Stelle mit vergleichbarem Erfolg

durchgeführt werden können. Es ist auch nicht ersichtlich, dass die privaten Betroffenheiten an anderer Stelle geringer wären.

Die Suche geeigneter, naturschutzfachlich aufwertbarer Flächen für die Kompensation erfolgte im Bereich der Donauniederung sowie der östlich anschließenden Randterrasse (Dellmensinger Hochterrasse), die von den Auswirkungen des geplanten Vorhabens betroffen sind. Wie bereits oben dargelegt, wurde das eigentliche Plangebiet des LBP zur Suche geeigneter Kompensationsflächen im Donautal um rd. 1,0 km nach Süden und rd. 1,5 km nach Nordosten erweitert und hinsichtlich der Aufwertbarkeit untersucht. Weiterhin wurden in diesem Bereich die im öffentlichen Besitz befindlichen Flächen erhoben. Bei der Anlage der Ackerrandstreifen (LBP-Maßnahme Nr. 9) wurde - soweit fachlich möglich und vertretbar - vorzugsweise auf Flächen zurückgegriffen, die sich im öffentlichen Besitz befinden. Nach der Modifizierung des Kompensationskonzeptes für die Beeinträchtigungen der Feldvogelfauna aufgrund aktueller fachlicher Vorgaben werden nunmehr nur noch Flächen belegt, gegen die im Rahmen des Verfahrens keine Einwendungen vorgebracht worden sind. Die gewässerbezogenen Maßnahmen Nr. 4.4, 5.6, 11 und 12 lassen sich ebenfalls nur z.T. auf öffentlichen Flächen umsetzen. Bei den darüber hinaus beanspruchten privaten Flächen an Rot und Donau sowie im Bereich der Rißmündung standen keine fachlich gleichwertigen Alternativen im Besitz der öffentlichen Hand zur Verfügung. Dies gilt auch für die Anlage des regelbaren Polders (gemäß Maßnahme Nr. 8). Der gewählte Standort beansprucht zwar private Flächen, erfüllt aber die fachlichen Anforderungen am besten und bietet vor allem die technischen Voraussetzungen zum Bau und Betrieb der Anlage.

g) Festsetzung der Unterhaltungspflicht und der Pflicht zur rechtlichen Sicherung

Gemäß § 15 Abs. 4 S. 2 BNatSchG sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Der Unterhaltungszeitraum ist durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen. Verantwortlich für Ausführung, Unterhaltung und Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist der Verursacher oder dessen Rechtsnachfolger. Die Verpflichtung gilt entsprechend für Vermeidungsmaßnahmen und umfasst die Herstellungs- und Entwicklungspflege, aber auch die permanente Unterhaltungspflege, soweit sie für die Funktionsfähigkeit der Maßnahme notwendig ist.

Aus dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz ergeben sich vorliegend weder in persönlicher noch sachlicher Hinsicht Einschränkungen. Eingriffsverursacher ist der Bund. Die Prognose der ökologischen und landschaftlichen Entwicklung ist nicht mit Unsicherheiten belastet, die über das allgemeine prognostische Risiko hinausgehen. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung der Feldlerchenpopulation. Sollte sich in Zukunft herausstellen, dass sich die Rahmenbedingungen für ein Schutzgut im Laufe der Zeit gravierend verändert haben werden und die Durchführung der Maßnahme daher unzumutbar wird, kann eine Planänderung beantragt werden.

Daher wird für sämtliche Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen eine dauerhafte Erhaltungspflicht nach näherer Maßgabe der Maßnahmenbeschreibungen im LBP festgesetzt. Maßnahmen, deren Funktionsfähigkeit eine dauerhafte Unterhaltungspflege voraussetzt, wie

beispielsweise die Entwicklung und Erhaltung von Magerrasen, extensivem Grünland und Acker-
randstreifen, müssen dementsprechend dauerhaft gepflegt werden.

Bei Maßnahmen wie der Oberbodenandeckung ist der Erfolg mit Herstellung der Maßnahme er-
reicht, so dass hier kein Unterhaltungszeitraum festgesetzt wird. Soweit Gehölzbestände zu entwi-
ckeln sind, ist die Maßnahme bis zur Erreichung der Konkurrenzfähigkeit zu unterhalten. Vorlie-
gend ist eine 10-jährige Entwicklungs- und Unterhaltungspflege festzusetzen. Dies entspricht der
Entwicklung bis zu einem Bestand mit einer Höhe von etwa 2,50 m. Danach haben die Maßnah-
men ihre volle Funktionsfähigkeit erreicht und bedürfen keiner weiteren Unterhaltungsmaßnahmen.
Eine dauerhafte Festsetzung der Waldrandpflege erscheint nicht als notwendig, da die vorgesehe-
ne Pflege der ordnungsgemäßen waldbaulichen Praxis entspricht.

h) Überwachungspflichten der Planfeststellungsbehörde

Gemäß § 17 Abs. 7 BNatSchG prüft die zuständige Behörde die frist- und sachgerechte Durchfüh-
rung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich
der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen. Hierzu kann sie vom Verursacher des Eingriffs die
Vorlage von Berichten verlangen. Um ihrer Überwachungspflicht nachzukommen, hält es die Plan-
feststellungsbehörde für erforderlich, dem Vorhabenträger bereits in diesem Beschluss Berichts-
pflichten aufzuerlegen (Nebenbestimmung A VII 2 f).

i) Kompensationsverzeichnis

Dem Vorhabenträger als Verursacher der mit diesem Vorhaben verbundenen naturschutzrechtli-
chen Eingriffe wird gemäß § 2 Abs. 3 S. 2 der Kompensationsverzeichnis-Verordnung⁹ auferlegt,
der Unteren Naturschutzbehörde für jede LBP-Maßnahme die Angaben nach § 2 Abs. 1 S. 1 Nr. 1
bis 8 KompVzVO elektronisch aus dem Straßen-Kompensationsflächenkataster (SKoKa) direkt zu
übermitteln und der Planfeststellungsbehörde die übermittelten Daten nachrichtlich zu überlassen.

j) Ergebnis

Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe sind aus naturschutzrechtlicher Sicht als kompensiert
zu betrachten. Die frist- und sachgerechte Umsetzung des Konzepts zur Vermeidung und Kompen-
sation von Eingriffen wird sichergestellt durch die auferlegten Unterhaltungspflichten und die Be-
richtspflichten gegenüber der Planfeststellungsbehörde.

Durch das Kompensationsverzeichnis sind Naturschutzverwaltung und Öffentlichkeit stets über den
Stand der Umsetzung des komplexen Maßnahmenbündels informiert. Die Naturschutzverwaltung
wird zudem im Umsetzungsprozess kontinuierlich beteiligt. Es ist daher nicht angezeigt, vorliegend
eine Schlussabnahme durch die Naturschutzverwaltung vorzusehen.

⁹ KompVzVO vom 17.02.2011 (GBl. S. 79)

3. Auswirkungen auf Schutzgebiete und Schutzobjekte

a) Schutzgebietssystem Natura 2000

Das Vorhaben verläuft auf einer längeren Strecke in der Donauniederung und quert dabei die Donau, die als "Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung" nach der Flora-Fauna-Habitatrichtlinie (FFH-Richtlinie) ausgewiesen ist („Donau zwischen Munderkingen und Erbach“, Gebietsnummer: 7724-341). Die Gebietsabgrenzung umfasst im Eingriffsraum und im näheren Umfeld den Flusslauf der Donau mit unmittelbaren Uferbereichen (Staubereich und Restwasserstrecke) sowie vier Altwasserkomplexe in den Gewannen „Manzengrieß“, Höllgries“ mit zwischenliegenden Bereichen (Mündungsbereich Risskanal, etc.), „Oberes Ried“ mit Mähwiesenbereichen in den Gewannen „Bruchstall“ sowie „Grieß“.

Die Querspange quert im weiteren Verlauf die Rot südlich Dellmensingen, die ebenfalls als "Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung" nach der FFH-RL ausgewiesen ist („Rot und Bellamonter Rotum“, Gebietsnummer: 7926-341). Es handelt sich um ein sehr ausgedehntes Gebiet entlang des Flusses mit unterschiedlichsten Lebensraumtypen; im Bearbeitungsbereich liegt nur der unterste Abschnitt. Die Gebietsabgrenzung umfasst im Eingriffsraum und im näheren Umfeld den Flusslauf der Rot mit den unmittelbaren Uferbereichen.

Der Vorhabenträger hat für beide Gebiete jeweils eine FFH-Verträglichkeitsprüfung vorgelegt. Die Prüfung hat ergeben, dass der Bau der Donaubrücke und der Rotbrücke im Zuge der geplanten Querspange unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen der in der FFH-Richtlinie genannten Lebensräume und Arten in ihren für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen führen wird.

Gemäß der Fachkonvention zur Bewertung der Erheblichkeit von Beeinträchtigungen bei direktem Flächenentzug von Lebensraumtypen nach Anhang I FFH-RL sowie Habitaten von Arten nach Anhang II FFH-RL werden bei den untersuchten Lebensraumtypen und Arten die Erheblichkeitsschwellen für die Flächenverluste deutlich unterschritten. Auch durch weitere Wirkfaktoren ist keine (ggf. auch kumulative) Wirkung gegeben, die eine erhebliche Beeinträchtigung auslösen könnte. Für die Lebensraumtypen und Arten können erhebliche Beeinträchtigungen daher ausgeschlossen werden.

Die Bestandteile des Gebietes oder deren ökologisch relevante Beziehungen werden nicht so beeinflusst, dass dadurch der Schutzzweck oder die formulierten Erhaltungsziele erheblich gemindert werden. Summationswirkungen mit anderen Plänen und Projekten sind nicht ersichtlich.

Die zur Erreichung der Erhaltungsziele für die Gebiete erforderlichen Entwicklungs- und Optimierungsmaßnahmen werden nicht behindert oder unmöglich gemacht. Besondere Maßnahmen zur Sicherstellung der globalen Kohärenz des Natura 2000 Netzes sind nicht notwendig. Auch die Funktion der Natura 2000-Gebiete im kohärenten Netz wird nicht erheblich beeinträchtigt. Das Vorhaben ist mit den Erhaltungszielen und dem Schutzzweck der Natura-2000-Gebiete verträglich.

Nach der Realisierung der Baumaßnahme treten zudem positive Auswirkungen hinsichtlich der Erhaltungsziele ein, durch welche die FFH-Gebiete aufgewertet werden. Entlang der Donau fördern

die Optimierungsmaßnahmen eine Wiederherstellung der Einheit von Fluss und Aue. An der Rot wird durch die Verbesserung der Uferstrukturen, den Aufbau von Auenlebensräumen eine Wiederherstellung der Einheit von Fluss und Aue gefördert, was dem formulierten Entwicklungsziel „Erhaltung und gegebenenfalls Wiederherstellung der fließgewässerbegleitenden Aue“ entspricht.

b) Landschaftsschutzgebiet

Die Donauaue ist von der B 311 alt bis Ersingen als Landschaftsschutzgebiet (LSG) ausgewiesen. Gemäß Flächennutzungsplan ist vorgesehen, das LSG um Bereiche südlich des Gewannes 'Speckwiesen' sowie im Bereich des Altarmes südlich Donaurieden zu erweitern. Die Querspange durchschneidet das bestehende Landschaftsschutzgebiet ab dem Bauanfang bis etwa Bau-km 3 + 380.

c) Flächenhafte Naturdenkmale

Das Altwasser der Rot im Gewinn 'Speckwiesen' ist zur Ausweisung als Naturdenkmal vorgesehen. Die Trasse verläuft im Nahbereich des potenziellen Schutzgebietes, es erfolgt jedoch keine Flächeninanspruchnahme. Beeinträchtigungen ergeben sich nur möglicherweise während der Bauzeit, die jedoch nicht als erheblich einzustufen sind.

d) Besonders geschützte Biotop nach § 32 NatSchG

Folgende besonders geschützte Biotop nach § 32 NatSchG sind vom geplanten Vorhaben betroffen:

- Röhrichte und Auengebüsche in der Donau südlich Erbach (Nr. 7625-425-3035),
- Röhrichte und Feldgehölze am Donaustausee südöstlich Donaurieden (Nr. 7625-425-3069),
- Galeriewaldstreifen an der Rot südwestlich Dellmensingen (Nr. 7725-425-3094),
- Gewässerbegleitgehölze an der Schmiehe südöstlich Dellmensingen (Nr. 7725-425-3097).

e) FFH-Lebensraumtypen

Betroffen sind folgende als FFH-Lebensraumtypen kartierte Bestände:

- Fließgewässer (3260): Donaurestwasserstrecke, Rot
- Weichholzauwald (91E0): Galeriewald an der Rot
- Magere Flachlandmähwiesen (6510): Abschnitte der Stauseedeiche.

Die Bestände werden nur temporär während der Baumaßnahme bei Gründung der Brückenbauwerke oder flächenmäßig nur in sehr geringem Umfang in Anspruch genommen, die Beeinträchtigungen liegen unterhalb der Relevanzschwelle.

4. Auswirkungen auf besonders und streng geschützte Tier- und Pflanzenarten und ihre Habitate

Die artenschutzrechtlichen Zugriffs- und Beeinträchtigungsverbote gemäß § 44 Bundesnaturschutzgesetz, Art. 12 der FFH-Richtlinie und Art. 5 der Vogelschutzrichtlinie stehen dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses nicht entgegen.

a) Bestandserhebungen

Der Vorhabenträger hat wie bereits dargestellt in gebotenum Umfang artenschutzfachliche Erhebungen durchgeführt und die erhobenen Daten methodisch einwandfrei aufbereitet. Darüber hinaus gehen in die Würdigung der Planfeststellungsbehörde die im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, der Naturschutzverbände sowie Privater ein.

Eine vollständige Bestandsaufnahme aller besonders geschützter Arten nach § 10 Abs. 2 Nr. 10 BNatSchG ist in Planfeststellungsverfahren nicht erforderlich. Eine solche Erhebung wäre auch mit vertretbarem Aufwand nicht möglich. Nach heutigem Kenntnisstand ist praktisch für jede unversiegelte Fläche außerhalb des Siedlungsbereichs ab einer gewissen Größe mit Vorkommen besonders geschützter Arten zu rechnen, für die diese Flächen dann auch Lebens-, Fortpflanzungs- oder Ruhestätte darstellen. Erforderlich war es daher, Inhalt und Umfang der artenschutzrechtlichen Untersuchungen speziell abzustimmen. Diese Vorgehensweise entspricht dem aktuellen Standard zur Erfassung artenschutzrechtlicher Belange im Rahmen von Infrastrukturprojekten.

Relevante Artengruppen sind vorliegend

- Streng geschützte Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie: Fledermäuse, Biber, Zauneidechse
- Europäische Vogelarten im Bereich der Ackerflächen: Feldlerche, Rebhuhn, im Übrigen: Wasser- und Watvögel wie insbesondere Zwergtaucher, Blässhuhn, Krick-, Schnatterenten u.a.

Soweit vorgetragen wurde, die Maßnahme betreffe die Flussperlmuschel, hat sich die Vermutung nicht bestätigt. Nach Rücksprache mit dem externen Artspezialisten handelt es sich bei der von einem Einwender fotografierten Muschel weder um eine Flussperlmuschel noch um eine Vertreterin der Gattung *Unio*, sondern um eine Teichmuschel der Gattung *Anodonta* (*A. cygnea* oder *A. anatina*). Das sind Arten, die schwerpunktmäßig in Stillgewässern, darunter auch Kiesgruben, siedeln und in Baden-Württemberg verbreitet sind. Sie sind nicht über die FFH-RL geschützt.

Nach derzeitigem Kenntnisstand liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass Fische durch betriebsbedingte Lärmemissionen oder Erschütterungen beeinträchtigt werden könnten. Zwar sind die Auswirkungen von Lärm und Vibrationen auf Fische noch nicht hinreichend erforscht. Es kann jedoch ausgeschlossen werden, dass die vergleichsweise geringen betriebsbedingten Wirkungen durch die Querspange einen negativen Einfluss auf die Fischfauna haben. Eine vertiefte Untersuchung solcher Sachverhalte hätte im Übrigen den Charakter eines Forschungsvorhabens und kann nicht Aufgabe eines Straßenbauvorhabens sein.

b) Rechtliche Würdigung

§ 44 Abs. 1 BNatSchG verbietet,

- wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Nr. 1),

- wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert (Nr. 2),
- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Nr. 3),
- wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (Nr. 4).

Das Verletzungs- und Tötungsverbot im Sinne von Nr. 1 wird nicht verletzt durch unvermeidbare Verkehrskollisionen. Eine lokale Population im Sinne von Nr. 2 umfasst diejenigen (Teil-) Habitate und Aktivitätsbereiche der Individuen einer Art, die in einem für die Lebensraumansprüche der Art ausreichenden räumlich-funktionalen Zusammenhang stehen.

§ 44 Abs. 5 BNatSchG normiert Legalausnahmen. Sind in Anhang IVa der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten oder europäische Vogelarten betroffen, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 3 und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 1 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Soweit erforderlich, können vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs ein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nicht vor.

Für die untersuchten relevanten Arten ergibt sich, dass Verbotstatbestände nicht verwirklicht werden (Fledermäuse, Biber) bzw. dass die Voraussetzungen für das Vorliegen einer Legalausnahme im Sinne des § 44 Abs. 5 BNatSchG vorliegen oder durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen geschaffen werden können (verschiedene europäische Vogelarten, Zauneidechse). Diese Betroffenheiten wurden bereits im Rahmen der Eingriffsregelung gewürdigt.

Soweit die Behandlung der Fledermäuse als unzureichend gerügt wurde, sind auch aus der vom BUND im Rahmen der Erörterung übergebenen gutachterlichen Stellungnahme von Herrn Dr. Nagel keine neuen Erkenntnisse zu entnehmen. Die Planfeststellungsbehörde hält den Sachverhalt insoweit für ausreichend ermittelt. Im Rahmen der Eingriffsbewältigung wurden Auswirkungen auf diese Artengruppe berücksichtigt. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände werden nicht verwirklicht. Insbesondere werden in Schwerpunktbereichen wie der Querung von Donau und Donaukanal Kollisionsrisiken durch die Platzierung von Schutzwänden (LBP-Maßnahme 2.2) stark minimiert. Potenzielle verbleibende Risiken kollisionsbedingter Individuenverluste (z.B. des Großen Mausohrs) an der Trasse werden als unvermeidbare sozialadäquate Risiken und damit nicht unter den Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 fallend eingeschätzt. Zur weitergehenden Minderung von Kollisionsrisiken auf gesamter Strecke besteht aus fachlicher Sicht weder eine Notwendigkeit noch wäre eine solche mit angemessenem finanziellen Aufwand erreichbar. Im übrigen sprechen auch naturschutzfachliche Zielkonflikte (z.B. Kulissenbildung für Feldlerche) gegen weitergehende Maßnahmen im Offenland. Soweit bemängelt wurde, im Bereich Bau-km 2+450 bis 2+630 links müssten zugunsten von Fledermäusen ebenfalls Schutzmaßnahmen vorgesehen werden, ist dies

fachlich nicht erforderlich. Eine Fledermausflugstraße befindet sich in einer Entfernung von >350 m. Nach aktuellem Stand der Forschung können betriebsbedingte Störwirkungen von Straßen auf Fledermäuse bis in eine Entfernung von maximal 50 m von der Trasse festgestellt werden. Betriebsbedingte Auswirkungen der geplanten Trasse auf die genannte Fledermausflugstraße können somit ausgeschlossen werden.

Soweit die Befürchtung geäußert wurde, die Brückenbauwerke über Donau und Donaukanal mit den vorgesehenen Lärmschutzwänden behinderten den Vogelflug zwischen den Seeteilen, liegt ein Verstoß gegen das Tötungsverbot § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht vor.

Eine gewisse Behinderung aufgrund des Raumwiderstands der Brücke mit Lärmschutzwänden ist zwar gegeben. Die lichte Höhe von 4,1-4,8 m über Mittelwasserstand ermöglicht jedoch eine schwimmende Unterquerung bzw. für einen Teil der Arten einen Unterflug der Brücke, ebenso kann die Brücke überflogen werden. Das kompakte Bauwerk deckt höhenmäßig nur einen geringen Bereich des Luftraums über der Donau ab. Kollisionen mit den Lärmschutzwänden sind nicht in relevantem Umfang zu erwarten, da Anflüge an Bauwerke, die nicht im Zusammengang mit Glas-scheiben, Beleuchtung oder Seilen/Leitungen stehen, nur in Einzelfällen bekannt sind und weder von der Physiologie eines Vogels noch von dessen Verhalten her in relevantem Umfang zu erwarten sind. Es ist zwar nicht auszuschließen, dass v. a. unter bestimmten Witterungsbedingungen (schlechte Sicht durch Nebel, starker Wind in Verbindung mit hohem Zugaufkommen) Vogelverluste auch an unbeleuchteten Bauwerken bzw. solchen ohne Glasflächen oder Seilkonstruktionen auftreten können. Dies wird auf Populationsebene aber nicht als relevant eingestuft und auch im Zusammenhang des Verbotstatbestandes des § 44 Abs. 1 Nr. 1 nicht als signifikante Erhöhung des Mortalitätsrisikos gewertet.

c) Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen

Gemäß § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG ist der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG dann nicht verwirklicht, wenn sichergestellt ist, dass trotz der Beschädigung oder Zerstörung einzelner Fortpflanzungs- oder Ruhestätten die ökologische Funktion der betroffenen Stätte im räumlichen Zusammenhang weiterhin gewährleistet ist. Sind keine Vermeidungsmaßnahmen möglich, müssen funktionserhaltende oder konfliktmindernde Maßnahmen ergriffen werden. Diese müssen unmittelbar an den voraussichtlich betroffenen Exemplaren einer Art ansetzen, mit deren Lebensraum unmittelbar verbunden sein und zeitlich so durchgeführt werden, dass keine zeitliche Lücke entsteht.

Vorliegend dienen folgende LBP-Maßnahmen auch als vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von § 44 Abs. 5 S. 3 BNatSchG:

- Maßnahme 1.3: Oberbodenabtrag und Herstellung naturnaher Grabenprofile, Entwicklung magerer, sonnenexponierter Verkehrsgrünflächen als Ersatzlebensraum für die Zauneidchse,
- Maßnahme 2.5: Aufbau von Ersatzlebensraum für gehölbewohnende/-brütende Vogelarten und den Biber durch Umwandlung von Ackerflächen in standortgemäßen Auwald,

- Maßnahme 2.7: Schaffung von Ersatzlebensraum für die Zauneidechse durch bereichsweisen Oberbodenabtrag zur Aushagerung und Entwicklung von Magerrasen,
- Maßnahme 3.2a (Interimsmaßnahme): Oberbodenabtrag im Arbeitsstreifen und Entwicklung einer mageren Gras- und Krautflur als zeitweise besiedelbare Struktur für die Zauneidechse,
- Maßnahme 5.6: Anlage eines Uferstreifens entlang der Rot, Wiederherstellung/Optimierung von Auenfunktionsräumen durch Rückverlegung der Uferaufhöhung, Öffnung der Ufer und Entwicklung kleiner Altarme an der Rot in Orientierung an den alten Flussschlingen, abschnittsweise Aufbau von Ufergehölzen und Auwaldbeständen, z.T. über natürliche Sukzession,
- Maßnahme Nr. 8: Anlage eines regelbaren Polders für Wasser- und Watvögel,
- Maßnahme Nr. 9: Anlage von Ackerrandstreifen.

Diese Maßnahmen müssen so durchgeführt werden, dass zwischen dem Erfolg der Maßnahme und dem Eingriff keine zeitliche Lücke entsteht (vgl. Nebenbestimmung A VII 2c).

d) Zulassung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 S. 1 Nr. 5 BNatSchG

aa) Betroffenheit der Feldlerche

Durch das Vorhaben werden nach Einschätzung der Fachgutachter voraussichtlich 12 Reviere der Feldlerche durch Lärm erheblich gestört im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG und 2 Reviere durch die unmittelbare Inanspruchnahme von Flächen zerstört bzw. beschädigt im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG.

Die Prognose der störungsbedingten Verluste beruht auf den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen zur Abnahme der Habitataignung für Feldlerchen in Abhängigkeit von der Verkehrsmenge. Der Kenntnisstand ergibt sich aus der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, Ausgabe 2010, des BMVBS.¹⁰

Bei den in der Arbeitshilfe enthaltenen Werten und Distanzangaben handelt es sich allerdings nicht um „Erheblichkeitsschwellen“, sondern um Orientierungswerte, deren Überschreitung eine negative Veränderung des Ist-Zustands auslösen kann. Ob eine solche negative Veränderung im konkreten Fall eine erhebliche Beeinträchtigung einer betroffenen Art im artenschutzrechtlichen Kontext auslöst, ist nach den geltenden fachlichen Standards im Einzelfall zu begründen. Die von Gutachterseite insoweit ergänzend herangezogenen Maßstäbe zur abschließenden Bewertung der Beeinträchtigung und Ermittlung des Maßnahmebedarfs erscheinen der Planfeststellungsbehörde plausibel.¹¹

Das Ergebnis der Anpassung an den aktuellen Kenntnisstand liegt deutlich unter der für die Antragstellung angenommenen Größenordnung. Im Rahmen der Antragstellung wurde gemäß dama-

¹⁰ Garniel, A. & U. Mierwald (2010): Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr. Schlussbericht zum Forschungsprojekt FE 02.286/2007/LRB der Bundesanstalt für Straßenwesen: „Entwicklung eines Handlungsleitfadens für Vermeidung und Kompensation verkehrsbedingter Wirkungen auf die Avifauna“. Die Arbeitshilfe wurde im Juli 2011 zur Anwendung in der Planungspraxis empfohlen (Schreiben des MVI vom 07.07.2011).

¹¹ Trautner/Joos (2008), Die Bewertung „erheblicher Störung“ nach § 42 BNatSchG bei Vogelarten. Ein Vorschlag zur praktischen Anwendung. Naturschutz und Landschaftsplanung, 40 (9): 265-272

ligem Kenntnisstand noch davon ausgegangen, dass insgesamt mit einem Verlust von 28 Revieren zu rechnen ist, nach aktuellem gesicherten Kenntnisstand sind 14 Reviere betroffen.

bb) Keine zumutbare Alternative

Maßnahmen, welche die Beeinträchtigungen vermeiden oder minimieren könnten, sind nicht ersichtlich. Eine zumutbare Alternative zur beantragten Trassenvariante ist ebenfalls nicht ersichtlich; Maßstäbe und Alternativen wurden im Rahmen des Variantenvergleichs bereits ausführlich behandelt:

Variante 2 ist gegenüber der Antragstrasse insoweit im Vorteil, als weniger Reviere der Feldlerche von Störungen betroffen werden. Insgesamt ist wegen der Beeinträchtigungen für Brutvogelbestände ebenso wie für Rast- und Zugvögel das Konfliktpotential in Bezug auf geschützte Arten jedoch wesentlich größer.

Auch Variante 4 ist gegenüber der Antragstrasse insoweit im Vorteil, als weniger Reviere der Feldlerche von Störungen im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG betroffen werden. Allerdings liegen im unmittelbaren Einflussbereich der Trasse zwei Rebhuhnreviere, die von Störungen im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG betroffen wären; bei der Antragstrasse wird nur ein Revier berührt. Die Trasse ist im Übrigen aus naturschutzexternen Gründen keine zumutbare Alternative.

Die Varianten 1/1a schonen im Gegensatz zur Antragstrasse die Feldlerchenbestände in der ackerbaulich genutzten Landschaft um Dellmensingen. Sie verlaufen aber auf über 2 km im unmittelbaren Nahbereich der für die Vogelfauna besonders bedeutsamen Stauseen mit Donaukanal. Hier sind erhebliche Störungen ebenfalls europarechtlich streng geschützter Arten zu erwarten, die in ihrer naturschutzfachlichen Bedeutung diejenige der Feldlerche deutlich übersteigen.

Alle Untervarianten 3 verwirklichen gleichermaßen und im selben Umfang den Verbotstatbestand der Störung für die Feldlerche in der Feldflur um Dellmensingen. Gleichzeitig weist die Antragstrasse bei den weiteren naturschutzfachlich relevanten Konfliktsachverhalten eindeutige Vorteile gegenüber den anderen Untervarianten auf. So stellen effektive baulich-konstruktive Lärmschutzmaßnahmen außerhalb der Brückenbauwerke bei den Untervarianten 3.1 bis 3.5 keinen tragfähigen Lösungsansatz dar, da sie lagebedingt anderweitige nachhaltige Beeinträchtigungen, insbesondere für die Landschaft und die Erholungsnutzung, nach sich ziehen würden. Auch führen die Untervarianten 3.1 bis 3.5 zu erheblichen Beeinträchtigungen von Natura 2000-Belangen und verwirklichen weitere spezielle artenschutzrechtliche Verbotstatbestände. Die Antragstrasse ermöglicht es, die Durchgängigkeit der funktionalen sowie der strukturellen und visuellen Bezüge entlang von Donau und Staukanal z.B. für Lebensraumfunktionen der Fauna, für Erholungsfunktionen und auch den Hochwasserabfluss - bedingt durch die nur bei dieser Lösung realisierbaren zwei Brückenbauwerke mit ausreichend dimensionierten Brückenfeldern im Vorlandbereich - weitgehend aufrecht zu erhalten.

Es steht damit zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass es keine zumutbare Alternative gibt.

cc) Populationsstützende Maßnahmen

Durch stützende Maßnahmen in Form der Etablierung von Ackerrandstreifen (LBP-Maßnahme Nr. 9) wird gewährleistet, dass der Erhaltungszustand der Population stabil bleiben wird.

Die bereits erläuterten neuen artenschutzfachlichen Erkenntnisse haben dazu geführt, dass das Maßnahmenkonzept gegenüber den Planunterlagen reduziert werden konnte. Die festzustellende Kulisse ergibt sich aus Planunterlage 12.3 Blatt 1/1 und wurde oben im Rahmen der Eingriffsregelung bereits erläutert.

dd) Ergebnis

Aus den die Planung tragenden Gründen wird für Störungen der Feldlerche im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG und für die Zerstörung bzw. Beschädigung von Feldlerchenrevieren durch Flächeninanspruchnahme (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) im bezeichneten Umfang eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 S. 1 Nr. 5 BNatSchG zugelassen.

5. Erfolgskontrollen

Der vorliegende Beschluss setzt Erfolgskontrollen für folgende Maßnahmen fest (vgl. Nebenbestimmungen A VII 2 f):

Die LBP-Maßnahme Nr. 4.4 zugunsten der Helm-Azurjungfer ist im Rahmen einer fünfjährigen Erfolgskontrolle nach näherer Maßgabe der Anlage 3 zum Erläuterungsbericht zum LBP (Unterlage 12.1 Anlage 3) zu überprüfen.

LBP-Maßnahme Nr. 8 (Anlage eines Polders) ist in einem Zeitraum von fünf Jahren ab Herstellung des Polders von März bis Oktober zwei Mal im Monat, während des restlichen Jahres monatlich auf anwesende Rastvögel und eventuell vorhandene Brutvögel zu kontrollieren. Ist nach Ablauf von fünf Jahren keine abschließende Aussage über die Wirksamkeit des Polders einschließlich der Vegetationsentwicklung möglich, ist das Monitoring im bezeichneten Umfang weitere fünf Jahre durchzuführen. Funktionsdefizite sind gegebenenfalls umgehend durch eine Anpassung des Betriebsregimes zu beheben.

Im Bereich der Brückenquerungen an Restwasserdonau und Donaukanal/Engstelle des Donaurieder Stausees sind über einen Zeitraum von fünf Jahren ab Inbetriebnahme der Straße in Kombination mit dem Polder-Monitoring Beobachtungen zum Brutbestand und zur Nutzung durch Zug- bzw. Rastvögel sowie Wintergäste durchzuführen.

Im Bereich der durch Ackerrandstreifen aufgewerteten Räume (Maßnahme Nr. 9) sind während eines Zeitraums von fünf Jahren ab der erstmaligen Herstellung jährlich strukturelle und vegetationskundliche Erfassungen sowie avifaunistische Kartierungen und Bewertungen mit besonderer Berücksichtigung der Bestände der Feldlerche durchzuführen. Nach Ablauf der fünf Jahre ist der Planfeststellungsbehörde ein Befund zu den avifaunistischen Untersuchungen zu erstellen. Ist dieser Befund positiv, ist in den Folgejahren jährlich eine strukturelle Überprüfung der Flächen vorzunehmen. Ergänzende avifaunistische Untersuchungen sind regelmäßig im Abstand von vier Jahren vorzunehmen.

Im Kontext der LBP-Maßnahmen 1.3, 1.4b und 3.2 sind im zweiten und dritten Jahr nach Baufertigstellung jeweils zwei Kontrollen (April/Mai und August) auf Besiedlung durch Zauneidechsen vorzunehmen. Bei Nichtnachweis im dritten Jahr ist durch Fang und Umsetzung von ca. 10 Tieren aus nahe gelegenen Habitaten eine Funktionserfüllung zu unterstützen. Über einen Zeitraum von fünf Jahren hinweg ist der Erfolg dieser Maßnahme zwei Mal jährlich zu überprüfen. Soweit ohne Umsiedlung im zweiten oder dritten Jahr nach Baufertigstellung bereits Zauneidechsen festgestellt werden, ist eine weitergehende Kontrolle nicht erforderlich.

Die Maßnahmen sind erforderlich, um naturschutzfachlich nicht weiter aufklärbare Ungewissheiten über die Wirkungen des Vorhabens bzw. der vorgesehenen Kompensation abzusichern. Es steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass eine weitere Aufklärbarkeit nicht gegeben ist und mit den vorgesehenen Maßnahmen der Erfolgskontrolle eine angemessene Problembewältigung gewährleistet wird.

6. LBP-Maßnahmenkonzept: Einwendungen und zusammenfassende Bewertung

Es steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass der Vorhabenträger ein LBP-Maßnahmenkonzept vorgelegt hat, das insbesondere den rechtlichen Vorgaben der Eingriffsregelung, des Flächenschutzes und des speziellen Artenschutzes umfassend Rechnung trägt und aus naturschutzfachlicher Sicht die bestmögliche Problembewältigung leistet. Auch im Anhörungsverfahren wurden keine Versäumnisse oder geeignete Optimierungsmöglichkeiten aufgezeigt.

Soweit die verstärkte Berücksichtigung von Maßnahmen gefordert wurde, die auch dem Hochwasserschutz oder der Gewässerverbesserung dienen, sind geeignete Maßnahmen nicht ersichtlich. Die Planfeststellungsbehörde ist davon überzeugt, dass der Vorhabenträger Maßnahmen mit Mehrfachfunktion, so weit dies nach den rechtlichen und fachlichen Vorgaben möglich ist, vorgesehen hat. Das gilt insbesondere für die gewässerbezogenen Maßnahmen an Donau (LBP-Maßnahmen Nr. 11 und 12), Westernach (LBP-Maßnahme Nr. 4) und Rot (LBP-Maßnahme Nr. 5), die komplexe Zielsetzungen verfolgen (Optimierung gewässer- und auentypischer Lebensräume, Förderung wertgebender Tier- und Pflanzenarten, Zulassung einer natürlichen Gewässerdynamik, Schaffung von zusätzlichem Retentionsraum). Der gewünschten weiteren Renaturierung an der Westernach stehen die fachlichen Ziele für die FFH-Anhang II-Art Helm-Azurjungfer entgegen.

Mögliche baubedingte Störwirkungen wurden in die Beurteilung einbezogen (z.B. in der bezüglich Lärm sensiblen Donauaue), spielen jedoch v. a. aufgrund der relativ kurzen Zeitspanne (im Bereich der Donauquerung bis ca. 1,5 Jahre für die Hauptarbeiten, weitere 3 Monate für ergänzende Arbeiten zwischen Juli und September und somit außerhalb besonders sensibler Zeiträume) keine entscheidende Rolle. Es ist zudem zu berücksichtigen, dass bereits zu diesem Zeitpunkt ein neu entwickeltes, deutlich größeres Gewässer als der beeinträchtigte Abschnitt zur Verfügung steht (Maßnahme 8: Anlage eines regelbaren Polders für Wasser- und Watvögel), das im Rahmen zeitweiser Verlagerungen von Vogelbeständen genutzt werden kann. Auch in übrigen Abschnitten bestehen keine besonderen baubedingten Konfliktpotenziale, die zusätzliche Maßnahmen erfordern würden.

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

Bei der Abwägung sind alle vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange zu berücksichtigen und - sofern zwischen ihnen Konflikte auftreten - einer umfassenden planerischen Problembewältigung zuzuführen. Die fachplanerische Abwägung beschränkt sich nicht auf die Nachteile eines Vorhabens, die unzumutbar sind und deshalb nicht hingenommen werden müssen. Abwägungserheblich sind vielmehr alle im jeweiligen Einzelfall von der Planung betroffenen Belange mit Ausnahme derjenigen, die geringwertig oder nicht schutzwürdig sind.

§ 74 Abs. 2. S. 2 VwVfG kennzeichnet in Übereinstimmung mit dem Vorstehenden eine im Wege der Abwägung nicht zu überwindende Schwelle zum Schutz von Rechtspositionen. Sie vermittelt einen Rechtsanspruch auf die Anordnung von Schutzmaßnahmen und lässt nicht den Gegenschluss zu, dass nachteilige Wirkungen unterhalb dieser Schwelle Dritte nicht in schutzwürdigen und - nach den jeweiligen Umständen - schutzbedürftigen Interessen betreffen. Planbetroffene haben Anspruch auf fehlerfreie Abwägung gerade auch dann und insoweit, als ihr Betroffensein die Behörde nicht nach § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG zu Schutzanordnungen verpflichtet. Ebenso wenig hindert § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG die Behörde, abwägungserhebliche Belange nach Maßgabe der jeweiligen Gegebenheiten als so gewichtig zu betrachten, dass der Vorhabenträger zur Vornahme von Schutzmaßnahmen verpflichtet wird, obwohl die in Frage stehenden Einwirkungen Rechte anderer nicht unzumutbar beeinträchtigen (vgl. BVerwG Beschluss vom 31.01.2011 - 7 B 55.10 m.w.N.).

1. Umweltbelange

a) Lärm

Wegen der Lärmimmissionen wird auf die Ausführungen zum Verkehrslärmschutz (B XIV 1) verwiesen. Dort werden auch die Lärmbetroffenheiten unterhalb der unterhalb der Schwelle der Unzumutbarkeit gewürdigt.

b) Luftschadstoffe

Zur Beurteilung der vorhabensbedingten unmittelbaren Auswirkungen auf die Luftschadstoffsituation hat der Vorhabenträger eine Berechnung der verkehrsbedingten Schadstoffe vorgelegt (Unterlage 11.2 vom Februar 2009). Die Berechnungen erfolgten nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen (MLuS 2002, geänderte Fassung 2005) und sind nicht zu beanstanden.

Nach der MLuS 02 sind Vorbelastungswerte zu definieren. Die Vorbelastungswerte wurden den mehrjährigen Datenreihen der LUBW entnommen. Die Messdaten beziehen sich auf die Station Biberach.

Des Weiteren wurden im Zuge der Einwendungsbearbeitung Berechnungen der mittelbaren verkehrsbedingten Luftschadstoffe vorgenommen für die Ortsdurchfahrt Erbach der B 311, für die Ortsdurchfahrt Donaurieden der K 7361 und für die B 30 bei Göggingen/Donaustetten. Die Luft-

schadstoff-Gesamtbelastung in Stetten wurde auf dieser Grundlage abgeschätzt. Die Berechnungen finden sich in Unterlage 11.2.2.

Aufgrund der vorgelegten Berechnungen steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass Belange des Immissionsschutzes in Bezug auf Luftschadstoffe dem Vorhaben nicht entgegenstehen.

Die nach der 39. BImSchV¹² maßgeblichen Grenz- und Prüfwerte für Stickstoffdioxid und Feinstaub werden in keinem Bereich erreicht. Es kommt mithin nicht darauf an, dass nach der Rechtsprechung die Einhaltung der luftschadstoffbezogenen immissionsschutzrechtlichen Prüf- und Grenzwerte keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung der straßenrechtlichen Planfeststellung ist¹³, und dem Grundsatz der Problembewältigung in der Regel dadurch hinreichend Rechnung getragen wird, dass im Verfahren der Luftreinhalteplanung die Einhaltung der Grenzwerte durch die dafür zuständige Behörde sichergestellt werden kann.

Dass die vorgelegten Untersuchungen noch abstellen auf die mittlerweile außer Kraft getretene 22. BImSchV ist unerheblich, da die maßgeblichen Vorsorge- und Grenzwerte inhaltlich unverändert in die zum 06.08.2010 in Kraft getretene 39. BImSchV übernommen wurden. Soweit die 39. BImSchV zusätzlich einen Grenzwert für PM 2,5 einführt, spielt dies für die vorliegende Prognose keine Rolle, da die Festlegung in der Verordnung nicht die Korrelation von PM 2,5 und PM 10-Werten berücksichtigt. Der Anteil von PM 2,5 an PM10 macht ungefähr 60 % aus. Bei Einhaltung des Grenzwertes für PM 2,5 würde der ab 2015 geltende Grenzwert für PM 10 überschritten, d.h. die Grenzwerte für PM 10 sind die strengeren Werte. Auf deren Einhaltung kommt es mithin maßgeblich an.¹⁴

aa) Belastung entlang der Neubaustrecke

Für die Neubaustreckenzüge zeigt die durchgeführte Schadstoffuntersuchung, dass die Luftschadstoffgesamtbelastung für die maßgeblichen Schadstoffleitkomponenten NO₂ und PM₁₀ bereits in 10 m Abstand zum Fahrbahnrand deutlich unterhalb der Grenzwerte liegt; dies gilt sowohl für die Jahresmittelwertbetrachtung als auch für die Kurzzeitbetrachtung und hat seine Ursache zum Einen in den vergleichsweise guten Belüftungs- bzw. Verdünnungseffekten entlang der freien Strecke und zum Anderen in den stetig wachsenden Anteile abgasarmer Fahrzeuge und verbesserter Treibstoffzusammensetzung.

Im Bereich der Wohnbebauung ist mit deutlich geringeren Schadstoffkonzentrationen zu rechnen. Die nächstgelegene Wohnbebauung zur Trasse findet sich in Dellmensingen; der minimale Abstand zur Fahrbahn beträgt dort 400 m. Damit sind erhebliche nachteilige Auswirkungen und Beeinträchtigungen der Luftqualität, der gärtnerischen und landwirtschaftlichen Produktion und der sportliche Betätigungen nicht zu erwarten. Hinsichtlich der Belastung von Benzol zeigen die Ergebnisse, dass die Gesamtbelastung im Bereich der Trasse als auch im Bereich der Wohnbebauung von

¹² Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen vom 02.08.2010, in Kraft getreten am 06.08.2010, BGBl. I 2010, 1065

¹³ ständige Rspr., vgl. BVerwG, Beschluss vom 03.04.2007 - 9 PKH 2.06

¹⁴ Vgl. Koch/Braun, Aktuelle Entwicklungen des Immissionsschutzrechts, NVwZ 19/2010, S. 1199 (1203).

Dellmensingen weder erreicht noch überschritten wird. Der zulässige Grenzwert von $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird bei weitem nicht erreicht.

bb) Ortsdurchfahrt Erbach

Durch den Bau der Querspange kommt es zu einem deutlichen Rückgang des Verkehrs auf der bisherigen Ortsdurchfahrt der B 311 in Erbach und damit auch zu einem deutlichen Rückgang der verkehrsbedingten Schadstoffbelastungen in der Ortslage von Erbach. Die Schadstoffbelastungen in der Ortsdurchfahrt Erbach wurden mit dem Programm STREET für den Prognosenullfall (ohne Querspange) und für den Planungsfall (mit Querspange) untersucht. Maßgebliche Grenz- und Prüfwerte für Stickstoffdioxid (NO_2) und Feinstaub (PM_{10}) werden weder erreicht noch überschritten.

Ergebnisse Nullfall:

- Feinstaub (PM_{10}): Der Jahresmittelwert beträgt $24 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gemäß § 4 der 39. BImSchV wird damit deutlich unterschritten. Im Hinblick auf die Kurzzeitbelastung ergeben sich 26 Überschreitungen des zulässigen Tagesmittelwerts von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Kalenderjahr. Zulässig sind nach § 4 der 39. BImSchV 35 Überschreitungen.
- Stickstoffdioxid (NO_2): Der Jahresmittelwert beträgt $28 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der Grenzwert gemäß § 3 der 39. BImSchV von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird somit ebenfalls deutlich unterschritten. Im Hinblick auf die Kurzzeitbelastung ergeben sich 10 Überschreitungen eines Stundenmittelwertes von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Kalenderjahr. Zulässig sind 18 Überschreitungen im Kalenderjahr.
- Benzol (C_6H_6): Der Jahresmittelwert beträgt $1,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Zulässig sind $5,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$.
- Kohlenmonoxid (CO): Der 8 h-Mittelwert beträgt $131 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Zulässig sind $10.000 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Ergebnisse Planungsfall:

- Feinstaub (PM_{10}): Der Jahresmittelwert beträgt $23 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gemäß § 4 der 39. BImSchV wird damit auch im Planungsfall deutlich unterschritten. Im Hinblick auf die Kurzzeitbelastung ergeben sich 23 Überschreitungen des zulässigen Tagesmittelwerts von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Kalenderjahr. Zulässig sind nach § 4 der 39. BImSchV 35 Überschreitungen.
- Stickstoffdioxid (NO_2): Der Jahresmittelwert beträgt $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der Grenzwert gemäß § 3 der 39. BImSchV von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird somit ebenfalls deutlich unterschritten. Im Hinblick auf die Kurzzeitbelastung ergeben sich 8 Überschreitungen eines Stundenmittelwertes von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Kalenderjahr. Zulässig sind 18 Überschreitungen im Kalenderjahr.
- Benzol (C_6H_6): Der Jahresmittelwert beträgt $1,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Zulässig sind $5,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$.
- Kohlenmonoxid (CO): Der 8 h-Mittelwert beträgt $122 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Zulässig sind $10.000 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

cc) Donaorieden

Auf der Kreisstraße K 7361 in Donaorieden (Steigstrasse) ergibt sich eine Zunahme des DTV um 1.000 Kfz. Die Schadstoffbelastungen im innerörtlichen Bereich, die ursächlich auf den Neubau der

Querspange Erbach zurück zuführen sind, wurden untersucht und bewertet. Die Untersuchung erfolgte nach dem Berechnungsverfahren STREET. Die Berechnungsergebnisse beziehen sich auf das Gebäude im Steig 17, das sich in Fahrbahnnähe befindet und repräsentativ ist.

Maßgebliche Grenz- und Prüfwerte werden weder erreicht noch überschritten:

- Feinstaub (PM10): Der Jahresmittelwert am Immissionsort Steig 17 beträgt $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der Immissionswert der Langzeitbelastung von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird deutlich unterschritten. Auch in Hinblick auf die Kurzzeitbelastung ergibt sich bei lediglich 16 Überschreitungen eines Tagesmittelwerts von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (bei zulässigen 35 Überschreitungen) keine Überschreitung des Beurteilungswertes.
- Stickstoffdioxid (NO₂): Der Jahresmittelwert beträgt $21 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der Immissionswert der Langzeitbelastung von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird deutlich unterschritten. In Hinblick auf die Kurzzeitbelastung wird ein Stundenmittelwert von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ 7 mal überschritten. Zulässig sind 18 Überschreitungen.
- Benzol (C₆H₆): Der Jahresmittelwert beträgt $1,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Zulässig sind $5,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$.
- Kohlenmonoxid (CO): Der 8 h-Mittelwert beträgt $111 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Zulässig sind $10.000 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

In Bach stellt sich die Verkehrszunahme auf der K 7361 als Verlagerung dar, da für die L 240 gleichzeitig eine Abnahme des Verkehrs um 1.050 Kfz/24 h prognostiziert wird. Es ergibt sich daher vorhabensbedingt keine wesentliche Änderung der Emissionen, sondern lediglich eine Überlagerung im westlichen Ortsbereich. Eine Überschreitung von Immissionswerten ist aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens nicht zu erwarten.

dd) B 30 in Richtung Ulm

Für die B 30 bei Ulm-Wiblingen wurden Berechnungen ebenfalls mit dem Ergebnis durchgeführt, dass die Grenzwerte im Bereich der Bebauung eingehalten werden. Das nächstgelegene Gebäude (Ulmer Straße 65 in Ulm/Wiblingen) ist ca. 55 m vom Fahrbahnrand der B 30 entfernt.

Ergebnisse Bestand:

Im Bereich des Fahrbahnrandes bzw. im Abstand von 10 m werden die Grenzwerte überschritten. Ab einem Abstand von 20 m vom Fahrbahnrand werden die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten.

- Feinstaub (PM10): Der Jahresmittelwert beträgt $26,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der Beurteilungswert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird deutlich unterschritten. In Hinblick auf die Kurzzeitbelastung ergeben sich 33 Überschreitungen eines Tagesmittelwerts von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Zulässig sind 35 Überschreitungen.
- Stickstoffdioxid (NO₂): Der Jahresmittelwert beträgt $39,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der Beurteilungswert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird deutlich unterschritten. In Hinblick auf die Kurzzeitbelastung ergeben sich 18 Überschreitungen eines Stundenmittelwertes von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Zulässig sind 18 Überschreitungen.
- Benzol (C₆H₆): Der Jahresmittelwert beträgt $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Zulässig sind $5,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

- Kohlenmonoxid (CO): Der 8 h-Mittelwert beträgt $263 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Zulässig sind $10.000 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Ergebnisse Planungsfall:

Im Bereich des Fahrbahnrandes bzw. im Abstand von 5 m werden die Grenzwerte überschritten. Ab einem Abstand von 10 m vom Fahrbahnrand werden die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten.

- Feinstaub (PM10): Der Jahresmittelwert beträgt $27,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der Beurteilungswert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird deutlich unterschritten. In Hinblick auf die Kurzzeitbelastung ergeben sich 35 Überschreitungen eines Tagesmittelwerts von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Zulässig sind 35 Überschreitungen.
- Stickstoffdioxid (NO₂): Der Jahresmittelwert beträgt $36,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der Beurteilungswert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird deutlich unterschritten. In Hinblick auf die Kurzzeitbelastung ergeben sich 15 Überschreitungen eines Stundenmittelwertes von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Zulässig sind 18 Überschreitungen.
- Benzol (C₆H₆): Der Jahresmittelwert beträgt $1,13 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Zulässig sind $5,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$.
- Kohlenmonoxid (CO): Der 8h-Mittelwert beträgt $285 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Zulässig sind $10.000 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Weitere Berechnungen wurden für die Anwohner entlang der B 30 im Bereich der Gemarkungen Donaustetten und Gögglingen durchgeführt.

Im Bereich des Fahrbahnrandes bzw. im Abstand von 5 m werden die Grenzwerte überschritten. Ab einem Abstand von 10 m vom Fahrbahnrand werden die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten:

- Feinstaub (PM10): Der Jahresmittelwert beträgt $26,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der Beurteilungswert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird deutlich unterschritten. In Hinblick auf die Kurzzeitbelastung ergeben sich 32 Überschreitungen eines Tagesmittelwerts von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Zulässig sind 35 Überschreitungen.
- Stickstoffdioxid (NO₂): Der Jahresmittelwert beträgt $36,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der Beurteilungswert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird deutlich unterschritten. In Hinblick auf die Kurzzeitbelastung ergeben sich 15 Überschreitungen eines Stundenmittelwertes von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Zulässig sind 18 Überschreitungen.
- Benzol (C₆H₆): Der Jahresmittelwert beträgt $1,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Zulässig sind $5,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$.
- Kohlenmonoxid (CO): Der 8 h-Mittelwert beträgt $250 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Zulässig sind $10.000 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Die am nächsten gelegenen Gebäude von Donaustetten und Gögglingen befinden sich im Abstand von ca. 45 m vom Fahrbahnrand der B 30 entfernt. Maßgebliche Grenz- und Prüfwerte werden dort weder erreicht noch überschritten.

Die Berechnungen zur B 30 im nördlichen Bereich lassen sich auf den Bereich Stetten übertragen, weshalb eine neuerliche Berechnung für die B 30 weiter südlich nicht geboten war.

ee) Ergebnis

Die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit werden eingehalten.

c) Erschütterungen

Vorgebracht wurde, die Querspange führe bei Donaurieden unmittelbar an einem geologisch sensiblen Bereich vorbei, der als Rutschhang bekannt ist, bei dem Schleifsande und Ton zu einem Bergrutsch geführt haben. Permanente Erschütterung führe zu einer weiteren Gefährdung, weshalb für dieses Gebiet ein geologisches Gutachten erstellt werden müsse. Da keine Eingriffe in den genannten Bereich erfolgen, sieht die Planfeststellungsbehörde keinen Bedarf, insoweit ein geologisches Gutachten einzuholen.

Befürchtet werden darüber hinaus erschütterungsbedingte Gebäudeschäden entlang der K 7361. Insoweit wird ein Sicherungsgutachten für die Gebäude entlang der Kreisstraße gefordert, welches auch die Möglichkeit weiterer verkehrsbedingter Schäden beleuchtet. Befürchtet werden schließlich Gesundheitsschäden durch ständige Vibrationen.

Die Planfeststellungsbehörde hält die Einholung eines Gutachtens nicht für erforderlich, da eine relevante Mehrbelastung gegenüber dem Bestand ausgeschlossen werden kann. Gebäudeschäden sowie Gesundheitsschäden sind durch Verkehrsverlagerungen aufgrund der Querspange nicht zu befürchten.

Bei einer Zunahme der Gesamtbelastung auf der K 7361 um 1.000 Kfz/24h betragen die Schwerverkehrsanteile auf der K 7361 (außerorts Richtung Bach) im Bestand 8 % (aus Zählung) und im Planfall 7 %. In der Ortsdurchfahrt Donaurieden betragen sie im Bestand 11 % (aus Zählung) und im Planfall 9 %.

d) Wasser

aa) Entwässerungskonzept

Das Entwässerungskonzept trägt den Vorgaben der Gemeinsamen Verwaltungsvorschrift des Innenministeriums und des Umweltministeriums über die Beseitigung von Straßenoberflächenwasser (VwV-Straßenoberflächenwasser i.d.F. vom 25.01.2008) und der Verordnung des Ministeriums für Umwelt und Verkehr über die dezentrale Beseitigung von Niederschlagswasser vom 22.03.1999 (Niederschlagswasserverordnung, GABl. S. 157) Rechnung. Durch die Öffnungsklausel des § 25 S. 3 WHG bleiben diese landesrechtlichen Regelungen weiterhin anwendbar.

Das Entwässerungskonzept ist im Einzelnen in Unterlage 13 erläutert und dargestellt. Wegen ihrer Dammlage kann die Entwässerung der Straße überwiegend durch breitflächige Versickerung über das seitliche Bankett und die Böschungen ins Gelände erfolgen. Die breitflächige Versickerung des Niederschlagswassers über die Böschung oder angrenzende Bodenzonen stellt keine Gewässerbenutzung dar und ist somit nicht erlaubnispflichtig.

Auch im Übrigen sind wasserrechtliche Erlaubnisse nach § 8 WHG nicht erforderlich. Nach den genannten Vorschriften können gesammelte Abflüsse von bis zu zweistreifigen Straßen erlaubnisfrei beseitigt werden, soweit dies schadlos möglich ist. Dies setzt voraus, dass die Abflüsse flächenhaft oder in Mulden auf mindestens 30 cm mächtigem bewachsenem Boden in das Grundwasser versickern, oder ortsnah in ein oberirdisches Gewässer eingeleitet werden.

In folgenden neun Bereichen wird das Straßenoberflächenwasser gesammelt:

(1) Im Bereich der Lärmschutzanlagen von Bau-km 2+440 bis 3+460

Von Bau-km 2+440 bis 2+630 ist auf der rechten Seite, zu der auch die Fahrbahn geneigt ist, ein Lärmschutzwall vorgesehen. Eine Ableitung über Bankett und Böschung ist daher nicht möglich. Das Oberflächenwasser wird hier in einer straßenbegleitenden Entwässerungsmulde mit belebter Bodenzone gesammelt und in die ungenutzte Fläche zwischen Verbindungsrampe B 311 alt/B 311 neu und neuer Querspange eingeleitet und hier zur Versickerung gebracht. Wegen der Größe der zur Verfügung stehenden Fläche wird auf einen weiteren Nachweis ebenso verzichtet wie auf einen Notüberlauf.

Von Bau-km 2+360 bis 3+460 sind beidseits auf dem Damm Lärmschutzwände herzustellen. Um hier eine breitflächige Versickerung des Straßenoberflächenwassers über Bankett und Böschung ins Gelände zu ermöglichen, wird das Bankett mit Sickerkies aufgefüllt und eine Sonderkonstruktion im Bereich der Lärmschutzwände ausgeführt, die eine Ableitung über die Böschung ermöglicht (siehe Unterlage 6, Blatt 1).

(2) Brücke über die Donau

Das anfallende Oberflächenwasser auf der Donaubrücke ergibt sich mit 20 l/s für einen 15 Minutenregen. Es wird über Längsleitungen der Brückenentwässerung gesammelt und außerhalb der Donau in ein abgedichtetes Verdunstungsbecken eingeleitet. Das Becken liegt in einer bestehenden Geländevertiefung direkt südlich der Querspange im verbleibenden Eck zwischen Querspange und zurückgesetztem Hochwasserdamm. Im „Handbuch zur Ableitung und Behandlung von Straßenoberflächenwasser in Baden-Württemberg“ wird für die Bemessung von sogenannten Verdunstungsbecken eine Größe von 40 m³/ha angegeben. Bei 0,2 ha befestigter Brückenfläche ergibt sich ein Volumen von ca. 8 m³. Die Beckensohle und die Böschungsbereiche werden bis auf Höhe dieses Volumens abgedichtet, darüber hinaus kann eine Versickerung erfolgen. Ein Notüberlauf ist in das als LBP-Fläche ausgewiesene angrenzende Gelände möglich.

(3) Brücke über den Staukanal

Das anfallende Oberflächenwasser auf der Brücke über den Staukanal ergibt sich in gleicher Größenordnung wie über die Donaubrücke. Auch hier erfolgt eine Sammlung über Längsleitungen und Ableitung in ein abgedichtetes Verdunstungsbecken. Das Becken liegt direkt zwischen zurückgesetztem Widerlager und dem Damm des Staukanals. Die Ausführung ergibt sich analog zu dem zuvor beschriebenen Becken. Ein Notüberlauf ist über den Wassergraben auf Flurstück 1243 möglich.

(4) Einschnittsbereich von Bau-km 5+780 bis 6+920

Im Einschnittsbereich entwässert die Fahrbahnoberfläche über das Bankett in straßenbegleitende Mulden mit 30 cm Oberbodenauftrag. Obwohl der Einschnitt in gut durchlässigen Jungriss-Schottern verläuft, werden unter den Mulden Mehrzweckleitungen bzw. Transportleitungen angeordnet, in denen das Oberflächenwasser gesammelt und bei Bau-km 5+780 einem Regenklärbecken zugeleitet wird (zur Bemessung des Regenklärbeckens siehe Unterlage 13.1). Die Ableitung

vom Regenklärbecken erfolgt in eine ca. 170 m lange Versickermulde. Die Versickermulde erhält eine Abdeckung mit 30 cm Oberboden, wodurch eine zusätzliche Reinigungswirkung erreicht wird. Bei Überstauung der Mulde erfolgt ein schadloser Notüberlauf in das Gelände entlang der Rot. Eine Rückhaltung ist nicht erforderlich, da es sich bei der Rot um ein Gewässer mit mehr als 5 m Wasserspiegelbreite bei Mittelwasser handelt.

Das Regenklärbecken ist in das Wasserbuch bei der Unteren Wasserbehörde einzutragen. Der Vorhabenträger hat zugesagt, die Fertigstellung der Anlage dem Landratsamt Alb-Donau-Kreis mitzuteilen.

(5) Anschlussbereich B 30

Ab Bau-km 6 + 920 wird das Oberflächenwasser in straßenbegleitenden Mulden gesammelt und in Versickerflächen geleitet. Für größere Regenereignisse sind Notüberläufe vorgesehen, die das Wasser in die Schmiehe einleiten. Diese mündet nach ca. 1.350 m in die Rot.

Wegen der geringen zu entwässernden Flächen und der dazu verhältnismäßig großen zur Verfügung stehenden Versickerflächen hat der Vorhabenträger im Rahmen der Antragstellung zunächst auf einen gesonderten Nachweis verzichtet. Auf die Stellungnahme der Unteren Wasserbehörde im Anhörungsverfahren hin hat der Vorhabenträger eine **ergänzende** wassertechnische Untersuchung veranlasst (Planfeststellungsunterlage 13.3 „Ergänzung“ vom 07.02.2011). Der Bereich wurde aufgrund verschiedener Einleitpunkte in fünf kleinere Abschnitte eingeteilt, die in der ergänzenden Planfeststellungsunterlage 13.3. als Abschnitte [5] bis [9] bezeichnet und jeweils ausführlich beschrieben werden:

- zwischen dem Einschnittbereich und Hochpunkt, Bau-km 6+920 bis 7+100 [5]

Die B 311 neu liegt in diesem Bereich komplett auf einem Damm. Die Oberflächenwasser fließen breitflächig über Bankett und Böschung ab und werden hierbei fast vollständig versickert. Am südlichen Dammfuß ist zwischen der Straße und dem parallelen Wirtschaftsweg eine Mulde vorgesehen. Diese Mulde sammelt das aus der südlichen Geländesenke in Richtung der B 311 neu zufließende Geländewasser. Der Notüberlauf dieser Mulde erfolgt über einen Querdurchlass in Richtung Schmiehe bei ca. Bau-km 6+980. Das Außengebiet ist mit einem Drainagenetz durchzogen, dessen Einleitung in die Schmiehe über einen Drainsammler erfolgt und bei Bau-km 6+975 die Querspange kreuzt. Die befestigte Gesamtfläche (AU) beträgt 0,45 ha, die des gesamten Einzugsgebietes (AE) 5,00 ha. Daraus ergibt sich ein Flächenverhältnis, mit Anteil der undurchlässigen Flächen, von 28,6 %. Der Bemessungsabfluss beträgt 51 l/s. Die Zusammenstellung der abflusswirksamen Flächen ist in Unterlage 13.3 Ergänzung aufgeführt.

- zwischen dem Hochpunkt und dem Kreisel an der B 30, Bau-km 7+100 bis 7+480, und Teile der Anschlussrampe zur B 30 [6]

Sowohl die B 311 neu als auch Teile der Anschlussrampen verlaufen in den Abschnitten [6] bis [7] in Geländegleichlage bzw. knapp darunter. Das Straßenoberflächenwasser wird in straßenbegleitenden Mulden gesammelt. Das Straßenoberflächenwasser der B 311 neu mündet in eine ca. 160 m lange, das der Anschlussrampe in eine ca. 85 m lange Versickermulde. Die beiden Mulden

werden zusammengeführt und über den als Notüberlauf wirkenden Muldenablaufschacht bei ca. Bau-km 7+440 in die Schmiehe entwässert.

Das Einzugsgebiet erstreckt sich zwischen dem Hochpunkt der Mulde bei Bau-km 7+100 und Teilen des Kreisels am Anschluss zur B 30. Straßenoberflächenwasser gelangen hier über Bankette von der B 311 neu auf eine Länge von 275 m und von der westlichen Rampe auf eine Länge von ca. 242 m in die straßenbegleitenden Mulde, die zum größten Teil als Sickerfläche ausgebildet wird. In die Mulde gelangt zudem Geländewasser aus den südlich gelegenen landwirtschaftlichen Flächen und Parallelwegen. Das Außengebiet ist mit einem Drainagenetz durchzogen, dessen Einleitung in die Schmiehe über einen Drainsammler erfolgt und bei Bau-km 7+455 die Querspanne kreuzt.

- Bereich östliche Rampe zur B 30 rechts, von Bau-km 7+500 bis ca. 8+005 [7]

In diesen Bereich entwässern das Gelände zwischen der B 30 und der östlichen und der westlichen Rampe, sowie die nach innen geneigte Fahrbahnfläche der Rampe auf eine Länge von ca. 500 m. Die versiegelten Fahrbahnflächen werden hierbei ebenfalls über Bankette in die parallel verlaufende Mulde entwässert. Zwischen der B 30 und dem Kreisel wird die Mulde als Versickerfläche ähnlich wie im Abschnitt [6] ausgebildet. Der hier ebenfalls als Notüberlauf ausgebildete Muldenablaufschacht entwässert über einen Querdurchlass in die Schmiehe. Oberflächenwasser aus der B 30 gelangen nicht in diesen Bereich, da die östliche Richtungsfahrbahn zum Mittelstreifen geneigt ist und hier in eine zur B 30 gehörende Längsleitung entwässert.

Im Bereich des Kreisels bis zur Brücke wird die Straßenoberfläche über Bankett und Böschung in die Versickerfläche entwässert, ab der Brücke wird das Straßenwasser direkt über Bankett in die Mulde geleitet. Im Bereich der Rampe zur B 30 wird nur der Abfluss des Banketts angesetzt, da dort kein Straßenwasser anfällt, weil die Straße zur gegenüberliegenden Seite entwässert.

Bereich westliche Rampe zur B 30 bis Bauende [8]

Die westliche Richtungsfahrbahn der B 30 entwässert zur Zeit breitflächig über die angrenzenden Bankette und Böschungen in eine am Dammfuß liegende Mulde. Diese Mulde wird am südlichen Widerlager des B 30-Viaduktes gefasst und in Rohrleitungen weiter in die Schmiehe abgeschlagen. Durch den Bau der westlichen Rampe und den geplanten Bodenaufschüttungen aus dem LPB wird diese Mulde überschüttet. Die Oberflächenwasser der B 30 aus der in Richtung Ravensburg führenden Richtungsfahrbahn werden auch nach der erforderlichen Verbreiterung in den Bereichen der Ein- und Ausfahrt weiterhin über das Bankett und die angrenzende Dammböschung entwässert. Das in diesen Flächen nicht versickerte Wasser gelangt in das angrenzende Gelände. Die bestehende Mulde wird ab der Einfahrt in Richtung Ravensburg verlegt und über einen Querdurchlass durch die Anschlussrampe in das Innenohr geführt. Hier gelangt sie am Rand der geplanten Aufschüttung wieder zum bisherigen Einleitpunkt der Schmiehe. Die verlegte Mulde erhält auf eine Länge von ca. 250 m zusätzliches Straßenoberflächenwasser aus der Rampe. Der Abfluss dieses Wassers erfolgt über Bankett und Dammböschung, wodurch es zu einer fast vollständigen Versickerung kommt. Die verlegte Mulde wird als Versickermulde ausgebildet. Durch die Mehrlänge entsteht eine größere Versickerfläche. An den gleichen Einleitpunkt gelangt bisher auch das Was-

ser der Mulde am Dammfuß der Richtungsfahrbahn nach Ulm. Diese Mulde wird im Abschnitt [9] verlegt und nicht mehr an den Einleitpunkt [9] herangeführt. Mit einer größeren Abflussmenge am Einleitpunkt [8] ist deshalb aus den genannten Gründen nicht zu rechnen.

Bereich östliche Rampe zur B 30, links von 7+640 bis Bauende [9]

Ähnlich wie bei dem Abschnitt [8] führt die Richtungsfahrbahn der B 30 in Richtung Ulm am Dammfuß eine Mulde mit sich. Diese wird ebenfalls durch den Bau der Rampe und den geplanten Erdaufschüttungen des LPB überschüttet. Sie wird deshalb an den Rand der östlichen Rampe verlegt. In diese Mulde gelangen künftig auch Oberflächenwasser aus der Anschlussrampe auf eine Länge von ca. 250 m. Die verlegte Mulde wird am nordöstlichen Ende der Rampe gefasst und über eine ca. 70 cm tiefe Rohrleitung in die Schmiehe abgeschlagen. Auf den Weg des Oberflächenwassers der Fahrbahnflächen in die verlegte Mulde kommt es in den Banketten und Böschungen zu einer fast vollständigen Versickerung. Die Mulde wird deshalb von diesen Wassern nur unerheblich mehr belastet. In die bestehende Mulde fließen zurzeit auch Oberflächenwasser aus dem in Richtung Südost ansteigenden Gelände. Die verlegte Mulde wird als Versickermulde ausgebildet. Am Einleitpunkt [9] ist deshalb nur mit einer geringen Wassermenge zu rechnen. Die Wassermengen am Einleitpunkt [8] und [9] liegen somit in der Summe nicht über denen, die an dieser Stelle jetzt in die Schmiehe eingeleiteten Mengen am südlichen Widerlager des B 30-Viaduktes. Die Zusammenstellung der abflusswirksamen Flächen ist auf Seite 6, der Unterlage 13.3 Ergänzung, aufgeführt.

Für die Bereiche 6 und 7 wurde eine Berechnung des erforderlichen Speichervolumens der Muldenversickerung durchgeführt. Die Berechnung erfolgte nach dem DWA Arbeitsblatt A 138. Die Ermittlung des erforderlichen Speichervolumens erfolgte durch Iteration mit der Gleichung A.4. Der Durchlässigkeitsbeiwert (k_f) wurde aus dem geotechnischen Streckenvorgutachten Nr. 43/28601 durch den BK 98/8 auf 1,00-6 m/s ermittelt. Der Zuschlagsfaktor nach A117 fZ beträgt 1,2. Das maßgebende Regenereignis hat eine Wiederkehrzeit von 10 Jahren. Höhergesetzte Muldeneinläufe fungieren als Notüberlauf, bzw. garantieren im geringen Umfang einen Einstau und auch den Rückhalt von Leichtflüssigkeiten.

Eine schadlose Beseitigung ist mithin in allen Fällen gewährleistet.

bb) Grundwasser

Wasserschutzgebiete werden von der Maßnahme nicht betroffen. Auch sonst werden Belange des Grundwasserschutzes durch die Baumaßnahme nicht berührt. Ein Absinken des Grundwasserstandes infolge der Straßenbaumaßnahme ist nach Aussagen der Fachgutachter im gesamten betroffenen Raum ausgeschlossen.

Aufgrund der selten auftretenden Hochwasserereignisse (bei der Donau alle 30 Jahre, bei Rot/Westernach ca. alle 4 Jahre) und deren kurzer Überflutungsdauer kann eine Beeinflussung der mittleren Grundwasserstände durch die Querspange ausgeschlossen werden; eher ist eine Infiltration in den Grundwasserstand gegeben. Bei Hochwasserabflüssen im Bestand wie auch künftig mit der Querspange wird es daher kurzfristig immer zu erhöhten Grundwasserständen kommen und keinesfalls zu einem Absinken unterhalb des normalen Grundwasserstands, da immer eine Über-

stauung der Hochwasseraue vorliegt. Lokale Grundwasserschwankungen unmittelbar während des Hochwasserereignisses bleiben unberührt.

Soweit vorgetragen wird, durch den Bau der Querspange werde wegen der Verdichtungswirkung in die Grundwassersituation eingegriffen, ist dies ebenfalls nicht der Fall. Soweit es sich nicht um Mooregebiete handelt, sind Auswirkungen auf das Grundwasser wegen der Verdichtungswirkung durch den Auftrag von Erdmassen für den Straßendamm ausgeschlossen. Die im gesamten Bereich der Donautalauae anzutreffenden Anmoorböden und der Auelehm sind zwar zur Gründung der erforderlichen Dämme und der Trasse nicht geeignet. Durch Austausch der gesamten bautechnisch unbrauchbaren Massen oder durch Bodenverbesserung können die Dämme jedoch auf der gesamten Strecke ohne Verdichtungsfolgen gegründet werden.

Da Eingriffe in die Hydrogeologie nicht stattfinden, sind Beeinträchtigungen für Wärmepumpen und dergleichen auszuschließen.

Auch die Eigenwassergefährdung der Gemeinde Achstetten, die sich u. a. auf die Quelfassung in Stetten stützt, wird nicht gefährdet. Die Querspange liegt außerhalb von Wasserschutzgebieten. Veränderungen der Hydrogeologie sind ausgeschlossen, insbesondere durch die Dammbauwerke. Das Einzugsgebiet der Quelfassungen liegt oberstromig der Baumaßnahme, sodass nachteilige Auswirkungen auf die Trinkwasserversorgung ausgeschlossen werden können.

cc) Anlagen an Gewässern, Überschwemmungsgebiete

Die Querspange mit ihren notwendigen Folgemaßnahmen und Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung umfasst mehrere Gewässerquerungen und durchschneidet Überschwemmungsgebiete an Donau, Rot und Westernach. Zur Ermittlung der Auswirkungen wurden folgende Fachgutachten erstellt:

- Untersuchungen zum Hochwasserabfluss der Donau und in den Vorlandbereichen,
- Universität Karlsruhe, Juni 1998
- B 311 Querspange Erbach, Untersuchung des Hochwasserabflusses der Donau“, Herzog + Partner Beratende Ingenieure VBI (Wörth), April 2008
- Ergänzende hydrologische und hydraulische Untersuchungen zum Neubau der
- B 311, Querspange zur B 30 bei Erbach, im Bereich von Westernach und Rot“, Ingenieurbüro Dr.-Ing. Karl Ludwig (Karlsruhe), März 2008

Differenzen zwischen den durch das Landratsamt festgesetzten Überschwemmungsflächen an Rot/Westernach und der Ausdehnung der überfluteten Flächen im Ist-Fall des Gutachtens resultieren daraus, dass die relevanten Daten für das vorliegende Verfahren wesentlich detaillierter und genauer erhoben wurden (Simulation über die Zeitachse, zweidimensionale Betrachtung) als dies bei der damaligen Festsetzung der Fall war (eindimensionales Modell auf Basis einer vermessenen Geländetopographie). Die digitale Geländemodellierung über Lasermessungen, die für das vorliegende Verfahren angewendet wurde, ist insoweit genauer als die Berechnungsgrundlagen für die Hochwassergefahrenkarten; diese sind nach Angaben der Wasserwirtschaftsverwaltung bislang nicht verifiziert.

Soweit in der Untersuchung zur Rot/Westernach der Durchlass in der K 7373 nahe der Abzweigung der K 7375 sowie die ca. 30 m weiter südlich bestehende Brücke in einem Wegedamm nicht berücksichtigt wurden, bleibt dies ohne Einfluss auf das Ergebnis der hydraulischen Beurteilung. Denn der Abfluss aus dem Untersuchungsgebiet ist näherungsweise über den Abfluss durch die Rot in den Rechenmodellen erfasst, wobei es sich um eine sehr geringe Abflussmenge handelt.

Die raue Rampe, die 2007 in die Westernach eingebaut wurde, ist im Untersuchungsmodell enthalten.

Aus dem Hochwasserereignis vom 07.12.2010 ergeben sich keine verwertbaren Erkenntnisse für die vorliegend vorzunehmende Bewertung. Das Hochwasserereignis fand unter besonderen winterlichen Bedingungen statt. Die Strömungsvorgänge richteten sich nach der aktuellen Überflutungstopographie (Boden + überfluteter Schnee) und nicht wie im Bemessungsfall nach der Geländetopografie allein. Zum Hochwasser kommt der Schnee, der während der Überflutung in Wasser umgesetzt wird, so dass sich im Ergebnis ein außergewöhnliches Hochwasser mit enormer Dynamik entwickeln konnte.

Ein Klimazuschlag war bei den Berechnungen nicht einzustellen. Nur, wenn ein Vorhaben zu negativen Auswirkungen auf bebaute Gebiete führt und deshalb Schutzmaßnahmen zu ergreifen sind, muss bei deren Ausführung der Klimazuschlag berücksichtigt werden.

Aufgrund der Erläuterungen der Gutachter und der Äußerungen der Höheren Wasserbehörde steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass die Gutachten fachgerecht erstellt wurden.

(1) Gewässerquerungen

Materielle Vorgaben für Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern enthalten § 36 WHG und § 76 WG. Darüber hinaus ist auch nach § 12a Abs. 1 S. 2 FStrG zu gewährleisten, dass beim Bau von Bundesfernstraßen Kreuzungsanlagen an Gewässern so ausgeführt werden, dass unter Berücksichtigung der übersehbaren Entwicklung der wasserwirtschaftlichen Verhältnisse der Wasserabfluss nicht nachteilig beeinflusst wird. Die Voraussetzungen nach den jeweiligen Vorschriften unterscheiden sich nur unwesentlich.

Vorliegende entfällt das Genehmigungserfordernis gemäß § 76 Abs. 1 S. 3 WG, das Einvernehmen der Wasserbehörden liegt vor. Da das Straßenbauvorhaben durch Gründe des Gemeinwohls getragen wird, entfällt die Bestimmung einer Gültigkeitsfrist. Die Belange der Eigentümer und Nutzer der von der Veränderung des Hochwasserabflusses betroffenen Flächen treten hinter dem Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens zurück. Soweit möglich, werden eintretende Nachteile vermindert und wo dies nicht möglich ist, hat der Vorhabenträger zugesagt, erhebliche Beeinträchtigungen zu entschädigen.

(2) Überschwemmungsgebiete

Das Vorhaben durchschneidet Überschwemmungsgebiete im Sinne des § 78 WHG. Gemäß § 77 WG gelten im Außenbereich Gebiete zwischen oberirdischen Gewässern und Deichen oder Hochufern, Gebiete, die bei einem hundertjährigen Hochwasserereignis überschwemmt oder durch-

flossen werden, und Gebiete, die auf der Grundlage einer Planfeststellung oder Plangenehmigung für die Hochwasserentlastung oder Rückhaltung beansprucht werden, als Überschwemmungsgebiete, ohne dass es einer weiteren Festsetzung bedarf. Diese Gebiete sind auch unter dem WHG neu als „festgesetzte“ Überschwemmungsgebiete im Sinne des § 78 WHG zu betrachten.¹⁵

Darüber hinaus durchschneidet das Vorhaben zwei durch Rechtsverordnung festgesetzte Überschwemmungsgebiete an Donau und Rot, die gemäß § 106 Abs. 3 WHG als festgesetzte Überschwemmungsgebiete im Sinne des WHG fortgelten.¹⁶ Beide Gebiete sind im Bestands- und Konfliktplan zum landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.2) dargestellt.

Die wegen der Lage im Überschwemmungsgebiet nach § 78 WHG erforderliche Genehmigung wird gemäß § 75 Abs.1 S. 1 LVwVfG durch den Planfeststellungsbeschluss konzentriert. Aus den Verordnungen ergibt sich kein weitergehendes Genehmigungserfordernis. Die Voraussetzungen, unter denen nach § 78 WHG eine Genehmigung erteilt werden kann, liegen vor:

(a) Hochwasserrückhaltung

Im Bereich der Donau werden rd. 6,96 ha Flächen mit Funktionen für die Regelung des Oberflächenwasserabflusses (Auenfunktionsräume) und im Bereich der Rot rd. 1,81 ha durch Verkehrsflächen überbaut. Das Interesse der Allgemeinheit an der Verwirklichung des Vorhabens ist höher zu bewerten als das Interesse an der Erhaltung der ursprünglichen Retentionsflächen, so dass ein Abweichen vom Erhaltungsgrundsatz gerechtfertigt ist. Aufgrund der Dammlage der Straße und ausreichend zur Verfügung stehender unbebauter Ausweichflächen ist in der Bilanz zudem mit einem leichten Zugewinn an Retentionsvolumen von rd. 290.000 m² zu rechnen.

Der Retentionsraum, der für die Anlage eines Polders gemäß LBP-Maßnahme 8 verloren geht, wurde in den Berechnungen berücksichtigt.

Die in den Antragsunterlagen noch vorgesehene Oberbodenandeckung in Überschwemmungsgebieten entfällt.

(b) Wasserstand und Hochwasserabfluss

Die Querspange verändert aufgrund ihrer aufstauenden Wirkungen den Wasserstand und den Hochwasserabfluss an Donau, Rot und Westernach. Betroffen sind sowohl an Donau wie an Westernach und Rot landwirtschaftliche Flächen.

Im Bereich von Donau und Donaukanal führt das Vorhaben zu einem Aufstau, der jedoch nicht bis in die bebauten bzw. die von einer Gärtnerei genutzten Bereiche von Oberdisingen zurückreicht. Zusätzliche Durchlässe oder ein größeres Bauwerk würden zwar einerseits den Aufstau vermindern, jedoch andererseits zu höheren Strömungsgeschwindigkeiten im Bereich der Durchlässe

¹⁵ Auf der Basis der konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz enthält das zum 01.03.2010 in Kraft getretene WHG neu Vollregelungen. Soweit dort keine abschließende Regelung getroffen wird, bleibt es allerdings bei der Regelungskompetenz der Länder. In der Übergangszeit bis zum Inkrafttreten eines neuen Landeswassergesetzes muss daher das geltende WG mit den sich aus dem WHG ergebenden Modifikationen angewandt werden.

¹⁶ Rechtsverordnung des Landratsamts Alb-Donau-Kreis vom 13.12.1996 über die Erklärung von Flächen entlang dem Gewässer I. Ordnung „Donau“ auf Gemarkung Erbach, Fl.km. 2599,825 ca. 300 m unterhalb der Gemarkungsgrenze Donaurieden/Erbach flussaufwärts bis zur Donaubrücke der B 465 auf Gemarkung Ehingen/Berg bei Fl.km 2913,000 zum Überschwemmungsgebiet; Rechtsverordnung des Landratsamts Alb-Donau-Kreis vom 12.02.2004 über die Erklärung von Flächen entlang dem Gewässer I. Ordnung „Rot“ zum Überschwemmungsgebiet.

oder des Bauwerkes und damit zu Abschwemmgefahr führen. Da sich für die Unterlieger der größere Aufstau eher positiv bemerkbar macht, und er für die vom Aufstau Betroffenen zumutbar ist, wird auf weitere Öffnungen verzichtet.

An Rot und Westernach gelingt es durch die Erhöhung des Westernachwegs, die Hochwasserausbreitung im Wesentlichen auf die bereits bislang betroffenen Bereiche zu beschränken, so dass zwar Nachteile im Bereich landwirtschaftlicher Nutzflächen eintreten können; Schäden im Bereich des Bahndammes und des Umspannwerkes allerdings sicher ausgeschlossen werden können.

Die Einzelheiten sind den Fachgutachten zu entnehmen. Die mit der Veränderung des Wasserstandes und dem veränderten Hochwasserabfluss verbundenen individuellen Betroffenheiten werden gesondert behandelt.

(c) Hochwasserschutz

Das Vorhaben erfordert im Bereich der Donau Eingriffe in bestehende Hochwasserschutzanlagen. Diese werden wiederhergestellt.

Anhaltspunkte dafür, dass aufgrund der Querspange die Hochwassergefährdung besiedelter Bereiche steigen könnte, gibt es keine. Die fachlichen Untersuchungen zum Hochwasserabfluss belegen vielmehr, dass es nicht zu einer Verschlechterung der Hochwassersituation kommen wird. In der Untersuchung zum Hochwasserabfluss der Donau wurde die zur Ausführung gewählte Lösung empfohlen, da sie sicherstellt, dass bei den betroffenen Ortslagen keine Verschlechterung der bestehenden Hochwassersituation eintritt. Für den Bereich Rot/Westernach wird festgestellt, dass im Bereich der kritischen Siedlungsgebiete von Dellmensingens sogar ein geringfügig niedrigerer Wasserspiegel zu erwarten ist. Dies wird damit erklärt, dass entlang des neuen Dammes der Querspange ein Abfluss des Hochwassers in Richtung Bahnlinie erfolgt. In der Folge verschlechtert sich die Hochwassersituation in diesem Bereich, nicht jedoch im Bereich Dellmensingens.

Einwender haben die Hochwassergefährdung Dellmensingens betont. Die Möglichkeit einer Verschärfung der Hochwassergefährdung durch die Querspange wurde allerdings nicht konkret plausibel gemacht. Insbesondere der Hinweis auf das Schadensereignis vom 07.12.2010 konnte diese Befürchtungen nicht bestätigen.

Soweit angeregt wurde, im Bereich der Westernach weitere Renaturierungsmaßnahmen vorzusehen, die der Helm-Azurjungfer und gleichzeitig dem Hochwasserschutz Dellmensingens zugute kommen, sind solche kombinierte Maßnahme abzulehnen: Die Helm-Azurjungfer besiedelt in Baden-Württemberg dauerhaft Wasser führende Wiesenbäche und -gräben, Kalkquellmoore und -sümpfe sowie Grundwasseraufstöße in Flussauen. Eine Schaffung von Retentionsraum in der Aue der Westernach würde entweder zu einer Bildung temporär wasserführender Stillgewässer oder nur zeitweilig durchflossener Fließgewässerbereiche führen. Da diese jedoch nicht dem dargestellten Habitat der Helm-Azurjungfer entsprechen, würde die Art von einer Ausweitung des Retentionsraumes der Westernach nicht profitieren.

(d) Hochwasserangepasste Ausführung

Das Vorhaben wird hochwasserangepasst ausgeführt. Die Brückenfelder sind ausreichend dimensioniert. Ein schadloser Abfluss ist auch künftig möglich. Das Wirkungsgefüge bleibt im Wesentlichen dasselbe, weshalb auch keine Neukonzeptionierung des Hochwasserschutzes erforderlich wird. Soweit vorhandene Hochwasserschutzanlagen berührt werden, werden diese funktionsgerecht wiederhergestellt.

(e) Ergebnis

Insgesamt ist festzuhalten, dass die Querspange zwar mit Eingriffen in die Gewässersysteme von Donau, Rot und Westernach verbunden ist. Der Bestand von Überschwemmungsgebieten wird dadurch allerdings nicht in Frage gestellt. Auch wird das Vorhaben so ausgeführt, dass Beeinträchtigungen des Hochwasserschutzes nicht zu befürchten sind. Betroffenheiten entstehen lediglich im Bereich landwirtschaftlicher Flächen. Die Auswirkungen hier sind nicht von struktureller Bedeutung und lassen sich durch individuelle Entschädigungen ausgleichen.

Wünschenswerte Verbesserungen des Hochwasserschutzes können dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden. Im Übrigen wurden anlässlich des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens Verhandlungen der zuständigen Stellen über einen Hochwasserschutz für Dellmensingen aufgenommen.

dd) Einleitung von Schadstoffen in Gewässer während der Bauphase

Planungsseitig sind verschiedene Maßnahmen vorgesehen, die zu einer weitestgehenden Minimierung möglicher baubedingter Beeinträchtigungen führen:

- Begrenzung des Baufeldes auf das technisch mögliche Mindestmaß und Schutz der Gewässer mit ihren Uferzonen nach Maßgabe der RAS-LP 4 im Rahmen der Maßnahmen Nr. 2.3 (Donau und Donaukanal), 4.3 (Westernach), 5.4 (Rot), 7.3 (Schmiehe),
- ordnungsgemäße Bauausführung (fachgerechte Handhabung boden- und wassergefährdender Stoffe, regelmäßige Wartung der Baumaschinen),
- Schutz der Gewässer vor Schlämmen, Betonwässern und anderen baulich bedingten Verunreinigungen, Ableitung von verschmutztem Oberflächenwasser aus dem Baufeld über temporäre Sandfänge und Absetzbecken.

Für den Bau der Brücke über den Donaukanal ist es erforderlich, einen Damm in den Kanal zu schütten, der auch als Baustraße verwendet werden wird.

Von Seiten der Stadt Erbach und der Naturschutzverbände wurden Befürchtungen geäußert, aufgrund der Abwässer der Zellstofffabrik in Ehingen könnten die Ablagerungen im Donaustausee kontaminiert sein und im Zuge der Baumaßnahmen aufgewühlt werden.

Altlasten oder Altlastansammlungen im Donaustausee konnten vom Landratsamt Alb-Donau-Kreis und der Stadt Erbach nicht bestätigt werden. Der Bereich ist nicht im Altlastenkataster erfasst. Allerdings werden die Vermutungen durch ein Bodengutachten für den Öpfinger Stausee bestärkt. Der Vorhabenträger hat daher zugesagt, vor Beginn der Bauarbeiten im Bereich der Brücke zwei

Proben zu ziehen und auf etwaige Schadstoffbelastungen untersuchen zu lassen. Falls erforderlich, werden bei Bau der Brücke geeignete Schutzmaßnahmen durchgeführt, die eine Gefährdung der unterstromigen Abschnitte des Donaukanals durch die Mobilisierung von Schadstoffen minimieren.

e) Boden

Belange des Bodenschutzes sind vor allem durch direkten Flächenentzug infolge von Versiegelung und Überbauung berührt. Der Flächenbedarf des geplanten Vorhabens für Fahrbahnen, Anschlüsse und bituminös befestigte Wege (inklusive Bankette) beträgt insgesamt rund 13,66 ha. Davon werden rund 11,08 ha neu versiegelt. Bei rund 2,58 ha kann eine Mitbenutzung bestehender Verkehrsflächen erfolgen. Zudem werden 1,58 ha durch neue Wirtschaftswege in Schotterbauweise in Anspruch genommen. Davon liegen ca. 0,07 ha auf vorhandenen Wirtschaftswegen, auf ca. 1,51 ha werden neue Schotterwege hergestellt. Der Umfang versiegelter bzw. hoch belasteter Straßen- und Wegeflächen, die im Zuge des geplanten Vorhabens neu angelegt werden, beläuft sich damit auf insgesamt rd. 12,59 ha. Dem stehen rd. 1,02 ha befestigter bzw. hoch belasteter Straßen- und Wegeflächen gegenüber, die vor allem im Bereich der Anschlüsse B 311 neu/ B 311 alt, B 311 neu/K 7373 sowie B 311 neu/K 7374 rekultiviert werden können.

Der Bau der Straße erfordert zusätzlich noch eine Fläche von rund 13,7 ha zur Anlage von unversiegelten, begrüntem Straßennebenflächen (Mulden, Böschungen, Flächen innerhalb der Anschlüsse, Regenrückhaltebecken, etc.); davon liegen 1,08 ha auf bestehenden Fahrbahnen, Wirtschaftswegen oder Verkehrsnebenflächen. Es verbleibt eine Neuinanspruchnahme von 12,62 ha.

Das vorgelegte, im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung bereits behandelte Kompensationskonzept berücksichtigt die Belange des Bodenschutzes aus Sicht der Planfeststellungsbehörde angemessen. Auf die Ausführungen im Rahmen der Abarbeitung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wird verwiesen. Durch die in dieser Entscheidung aufgeführten Nebenbestimmungen wird darüber hinaus gewährleistet, dass die Belange des Bodenschutzes bei der Realisierung der Maßnahme im erforderlichen und gebotenen Umfang berücksichtigt werden. Die Bestellung einer bodenkundlichen Baubegleitung bei der LBP-Maßnahme Nr. 10 (Oberbodenauftrag) ist erforderlich, um die Einhaltung der Nebenbestimmungen zu gewährleisten.

f) Klima

Der Vorhabenträger hat rechnerische Kaltluftuntersuchungen für den Ist-Zustand und den Planzustand mit dem Kaltluftmodell KALM durchgeführt. Es ergeben sich entlang der Trasse nur kleinere Bereiche reduzierter Kaltluftströmungen, die bis an das westlich von Dellmensingen ausgewiesene Gewerbe-/Industriegebiet reichen. Weitere Siedlungsbereiche sind von den veränderten Kaltluftströmungen nicht betroffen.

Die Kaltluftströmungen im Donautal bleiben auch mit dem geplanten Damm im wesentlichen erhalten. Lediglich bodennah sind im Nahbereich des Dammes Modifikationen des Kaltluftstroms zu erwarten. Auf Grund des Dammes ist die Kaltluftströmung reduziert, es bildet sich ein Kaltluftstau-bereich aus, die Luftmassen kühlen dort stärker aus. Dies kann in Kaltluftnächten zu einer Redukti-

on der bodennahen Lufttemperatur von ca. 2-3 Grad gegenüber den entsprechenden, nicht in Kaltluftstaubereichen gelegenen Vegetationsflächen führen. In dem Kaltluftstaubereich ist eine leicht erhöhte Frostneigung, die sich insbesondere im Frühjahr auf die Wuchsbedingungen besonders empfindlicher Nutzpflanzen (Obst- und Weinbau, Gemüse etc.) ungünstig auswirken kann, nicht auszuschließen. Betroffen hiervon ist ein Bereich der Breite 20-30 m südlich entlang des Dammes und der Bereich entlang eines ca. 400 m breiten Streifens zwischen der Donau und dem nahegelegenen Wald im westlichen Bereich der Trassenführung.

Verringerte Volumenströme nördlich des Dammes sind nicht mit zusätzlichem Kaltluftstau verbunden und haben daher keine Auswirkungen für die Landwirtschaft.

Im Anhörungsverfahren wurden keine diesbezüglichen Ansprüche erhoben.

g) Natur und Landschaft

Belange des Natur- und Landschaftsschutzes wurden bereits umfassend gewürdigt.

h) Zusammenfassende Bewertung der Umweltwirkungen nach § 12 UVPG

Das geplante Vorhaben führt zu Eingriffen in Natur und Landschaft. Den Eingriffen wird durch angemessene Kompensationsmaßnahmen Rechnung getragen, so dass eine fast vollständige Kompensation erreicht wird. Lediglich beim Schutzgut Boden verbleibt ein Defizit, für welches eine Ersatzzahlung festgesetzt 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. Umweltbelange stehen der Maßnahme somit nicht entgegen.

2. Landwirtschaft

Die Belange der Landwirtschaft sind in erster Linie durch den Flächenverbrauch betroffen. Darüber hinaus greift der Straßenneubau in das bestehende Wirtschaftswegenetz ein und führt teilweise zu Erschwernissen bei der Erreichbarkeit bewirtschafteter Flächen. Schließlich verändert die Querspange den Hochwasserabfluss dergestalt, dass landwirtschaftliche Flächen zum Teil erstmals und zum Teil stärker als bisher von Hochwasser betroffen sind. Für Flächen v.a. nördlich der Querspange kommt es insoweit teilweise auch zu Verbesserungen.

a) Flächenverbrauch

Der Flächenbedarf für Fahrbahnen, Anschlüsse und bituminös befestigte Wege (inklusive Bankette) beträgt insgesamt rund 13,66 ha. Davon werden rund 11,08 ha neu versiegelt. Bei rund 2,58 ha kann eine Mitbenutzung bestehender Verkehrsflächen erfolgen. Zudem werden 1,58 ha durch neue Wirtschaftswege in Schotterbauweise in Anspruch genommen. Davon liegen ca. 0,07 ha auf vorhandenen Wirtschaftswegen, auf ca. 1,51 ha werden neue Schotterwege hergestellt. Der Umfang versiegelter bzw. hoch belasteter Straßen- und Wegeflächen, die im Zuge des geplanten Vorhabens neu angelegt werden, beläuft sich damit auf insgesamt rd. 12,59 ha.

Der Bau der Straße erfordert zusätzlich noch eine Fläche von rund 13,7 ha zur Anlage von unversiegelten, begrüntem Straßennebenflächen (Mulden, Böschungen, Flächen innerhalb der Anschlüssen).

se, Regenrückhaltebecken, etc.); davon liegen 1,08 ha auf bestehenden Fahrbahnen, Wirtschaftswegen oder Verkehrsnebenflächen. Es verbleibt eine Neuinanspruchnahme von 12,62 ha; ca. 0,76 ha bestehender Verkehrsflächen können entsiegelt und etwa 0,26 ha Wirtschaftswege in Schotterbauweise rekultiviert werden.

Zur Realisierung des landschaftspflegerischen Maßnahmenkonzepts sind Flächen um Umfang von rund 20,71 ha zum Erwerb durch den Baulastträger vorgesehen. Rund 2,94 ha werden dinglich (durch einen Grundbucheintrag) gesichert und rund 48,50 ha vorübergehend in Anspruch genommen. Vom Flächenverbrauch betroffen sind überwiegend landwirtschaftlich genutzte Grundstücke.

b) Flurbereinigung

Das Regierungspräsidium - Enteignungsbehörde - hat im Oktober 2010 die Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens nach § 87 FlurbG beantragt, um Nachteile für die allgemeine Landeskultur zu mindern und den Landverlust durch die neue Straße auf einen größeren Kreis von Eigentümern zu verteilen.

Ergeben sich im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens Änderungswünsche hinsichtlich einzelner Festlegungen dieses Beschlusses, sind diese in jedem Fall mit dem Vorhabenträger und der Planfeststellungsbehörde abzustimmen. Wesentliche Änderungen der straßenrechtlichen Planfeststellung, auch hinsichtlich der landschaftspflegerischen Begleitplanung, bedürfen einer Änderung des Planfeststellungsbeschlusses.

Auf die Zuteilung von Flächen im Rahmen der Flurbereinigung hat die Planfeststellungsbehörde keinen Einfluss. Nach Angaben der Flurbereinigungsbehörden werden Flächen, die im Zuge der Verfahrens an die Flurbereinigungsverwaltung verkauft werden, vorrangig an den bisherigen Bewirtschafter zur Weiterpacht angeboten werden.

c) Landwirtschaftliches Wegenetz

Durch das Vorhaben werden landwirtschaftliche Flächen und bestehende Wirtschaftswege durchtrennt. Zudem soll die B 311 im geplanten Abschnitt als Kraffahrtstraße ausgewiesen werden. Daher sind für den langsam fahrenden Verkehr bzw. zur Erschließung einzelner Grundstücke Ergänzungen im Wegenetz einschließlich der dazugehörigen Querungen notwendig.

Im Rahmen der Planung werden rund 3,5 km Wirtschaftsweg neu angelegt. Im Einzelnen ergeben sich folgende Änderungen:

aa) Bereich zwischen B 311 alt und Donau

Die bestehende Querung der B 311 alt wird durch die dreistreifige Führung in diesem Bereich abgeschnitten. Daher wird bei Bau-km 1+824 eine Überführung über die B 311 alt und den begleitenden Parallelweg angelegt, um eine gefahrlose Querung von den nördlich der B 311 gelegenen Flächen zu den südlichen Flächen zu ermöglichen. Die beidseitig der bestehenden B 311 liegenden Wirtschaftswege (Flurstücke 1439 und 1502 der Gemarkung Donaurieden) werden angehoben, über die bestehende B 311 geführt und miteinander verbunden. Die Anbindung an die bestehende B 311 entfällt damit.

Die Überführung ist zentral zwischen Oberdischingen und Donaurieden gelegen und dient damit sowohl den aus Oberdischingen kommenden Landwirten und sonstigen Nutzern als auch den aus Donaurieden kommenden. Vom begleitenden Parallelweg erfolgt eine Verbindung zur Überführung, so dass alle bestehenden Fahrbeziehungen im landwirtschaftlichen Wegenetz über diese Querverbindung wieder hergestellt werden.

Die nördliche Böschung östlich der B 311alt befindet sich auf der Gemarkung Donaurieden. Der Rest des Bauwerks befindet sich auf Gemarkung Oberdischingen. Das insoweit fehlerhafte Bauwerksverzeichnis wurde geändert

Der bestehende Parallelweg nördlich der B 311 alt bleibt im Wesentlichen unverändert und wird gemeinsam mit dem querenden Wirtschaftsweg auf Flurstück Nr. 447/2 an den Kreisverkehr im Zuge der B 311 alt angeschlossen.

Vorgetragen wurde, die Wirtschaftswegeüberführung finde an der vorgesehenen Stelle keine Akzeptanz. Die Oberdischinger Landwirte haben sich dafür ausgesprochen, das Brückenbauwerk weiter nach Westen in Richtung Gewerbegebiet Oberdischingen zu verschieben (bis F1St.1489 im Süden und F1St.1465/1 im Norden). Dies ist abzulehnen, da weiter westlich keine Wirtschaftswege abgeschnitten werden. Zudem soll die Querung sowohl Donaurieden als auch Oberdischingen dienen. Die Gemeinde Oberdischingen lehnt ihrerseits eine Querung weiter westlich ab.

Gefordert wurde des Weiteren, dass der Feldweg auf Flurstück Nr. 1502, bislang ein Wiesenweg, bis zum Wirtschaftsweg Flurstück Nr. 1528 ausgebaut wird. Der Vorhabenträger hat dies zugesagt unter der Voraussetzung, dass der Nachweis erbracht wird, dass es sich um einen stark befahrenen Wirtschaftsweg handelt.

bb) Anbindung des Wirtschaftswegs an die Verbindungsrampe zwischen B 311 alt und Querspange
Der bisherige Hauptwirtschaftsweg (Flurstück Nr. 961/2 der Gemarkung Erbach) zur Erschließung des Kieswerkes, der Bade- und Anglerseen und der Wehranlage mit Kraftwerk wird im Gegenverkehrsbereich der Verbindungsrampe zwischen B 311 alt und Querspange untergeordnet als T-Einmündung mit Aufstellbereich für Linksabbieger in der übergeordneten Rampe und einem Fahrbahnteiler (Tropfen) in der untergeordneten Zufahrt angebunden.

Damit ist die Verbindung zum bestehenden landwirtschaftlichen Wegenetz wieder hergestellt. Der Weg dient gleichzeitig als Zufahrt zum Kieswerk, zu den bestehenden Seen und zum Wehr mit Kraftwerk und hat daher eine Bedeutung, die einen Anschluss rechtfertigt.

Das Verkehrsaufkommen auf der Rampe beträgt rund 4.500 Kfz/24h. Bei diesem Verkehrsaufkommen ist die Führung des Wirtschaftsverkehrs über die Verbindungsrampe als unproblematisch einzustufen. Gegenüber der bisherigen Situation ergibt sich eine deutliche Verbesserung hinsichtlich der Verkehrssicherheit. Statt eine Straße mit 14.500 Kfz/24h und gefahrenen Geschwindigkeiten von ca. 100 km/h zu kreuzen, muss nur in eine Straße mit 4.300 bzw. 4.800 Kfz/24h und deutlich niedrigeren Geschwindigkeiten rechts ein- bzw. links abgebogen werden. Auch die für Sicherheitsbelange zuständige Polizeidirektion sieht in der Führung auf der Verbindungsrampe kein Sicherheitsdefizit.

Durch die gewählte Lösung können weitere Eingriffe ins Landschaftsbild, die mit der Schaffung einer zusätzlichen Überführung zwangsläufig verbunden wären, und zusätzlicher Flächenverbrauch vermieden werden.

Kritisiert wird allerdings die Ausführung der Einmündung. Der Aufstellbereich für Linksabbieger wurde wegen der zu erwartenden geringen Fahrzeugzahl sowohl auf der durchgehenden Geradeausspur zur Querspange als auch der geringen Anzahl Linksabbieger so gewählt wie in den ausgelegten Planunterlagen dargestellt. Eine weitere Aufweitung zur Kurveninnenseite für eine volle Linksabbiegespur wurde nicht für erforderlich gehalten. Der Vorhabenträger hat auf die Bedenken hin zugesagt werden, dort einen Abbiegestreifen zu ergänzen.

Die vorhandenen Wege zwischen B 311 alt und Donau nördlich der neuen Querspange bleiben unverändert. Ihre Funktion wird durch die Querspange nicht verändert.

cc) Flächen zwischen Donau und Staukanal

Sowohl die Brücke über die Donau als auch über den Staukanal haben lichte Höhen von 4,50 m. Eine Querung mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen ist daher unter den Bauwerken möglich. Dies gilt insbesondere für den Parallelweg entlang des Staukanals, der gleichzeitig als Donauradweg ausgewiesen ist.

dd) Flächen zwischen Staukanal und K 7373 zwischen Ersingen und Dellmensingen

Die Flächen südlich der Querspange sind von Ersingen aus über das vorhandene Wegenetz zu erreichen. Um die Bewirtschaftung entlang der Querspange zu erleichtern, wird ein Grasweg parallel zur Querspange angelegt. Nördlich der Querspange wird der vorhandene Weg auf Flurstück Nr. 1022 als Parallelweg entlang der Querspange verlängert und an die Gemeindeverbindungsstraße von Donaurieden angeschlossen. Letztere wird wegen der Dammlage der K 7373 ebenfalls am Dammfuß entlang verlängert und auf Höhe der östlichen Anschlussrampe des Knotenpunktes B 311 neu/K 7373 an die Kreisstraße angeschlossen.

Eine Querungsmöglichkeit über die Querspange ist hier nicht vorhanden; die bestehende Wegeverbindung bei Bau-km 3+380 entfällt ersatzlos. Eine Verbindung zwischen den Flächen nördlich und südlich der Querspange ist jedoch über die Gemeindeverbindungsstraße und die K 7373 wie geschildert gegeben. Unzumutbare Mehrwege entstehend dadurch nicht. Bestehende geringfügige Betroffenheiten können im Rahmen der Flurneuordnung abgewendet werden. Die Lösung hat auch die Zustimmung der Unteren Landwirtschaftsbehörde gefunden.

Die Neuanlage eines Wirtschaftsweges parallel zur Querspange mit Aufweitung der Unterquerung im Bereich des Donaukanals zöge für diesen Bereich eine neue, zusätzliche Erschließung auch für Freizeitnutzungen nach sich, die aus naturschutzfachlichen Gründen in diesem Bereich nicht wünschenswert sind. Darüber hinaus wäre, um eine lichte Weite von mehr als 4,5 Meter zu erreichen, eine Anhebung des Dammes erforderlich, was schon aus landschaftlichen Gründen als problematisch anzusehen ist.

ee) Flächen zwischen K 7373 und Bahnlinie

Für die Erschließung der Flächen südlich der K 7373 bzw. Querspange wird ein Parallelweg entlang des südlichen Dammfußes angelegt, der eine Verbindung und somit eine Erschließung der Grundstücke zwischen der Kreisstraße und dem Bahndamm schafft. Abgehende Wirtschaftswege auf Flurstück Nr. 1017 und 1016 werden an diesen Weg ebenfalls angeschlossen.

ff) Flächen zwischen Bahnlinie und Westernach

Zur Erschließung der Flächen südlich der Querspange sind auf beiden Seiten des Bahndamms Querungsmöglichkeiten vorgesehen, so dass beide parallel zur Bahn verlaufenden Wirtschaftswege ohne Unterbrechung fortgeführt werden können. Ferner wird die B 311 bei Bau-km 4+834 durch ein Brückenbauwerk im Zuge des bestehenden Westernachweges überführt (BW 6). Am Dammfuß der Querspange in Richtung Bahndamm wird ein Weg angelegt, um die dort gelegenen Grundstücke erschließt.

gg) Flächen zwischen Westernach und Rot

Zur Erreichbarkeit der Flächen südlich der Querspange wird auch hier der vorhandene Wirtschaftsweg auf Flurstück Nr. 1172 über die Querspange geführt (BW 8). Darüber hinaus wird ein Parallelweg als Grasweg am Böschungsfuß der Überführung angelegt, um die Erschließung von der durch den Damm abgeschnittenen Flurstücke zu ermöglichen. Die beiden Graswege parallel der Westernach werden durch die Querspange unterbrochen. Ein Ersatz dieser Querung erfolgt durch die BW 6 und 8 westlich und östlich der Westernach. Der Grasweg entlang der Rot muss ähnlich wie die Graswege entlang der Westernach an der Querspange geschlossen werden. Eine Querungsmöglichkeit wird über BW 8 sichergestellt.

hh) Flächen zwischen Rot und K 7374 Stetten - Dellmensingen

Zwischen Rot und K 7374 kreuzt die Trasse der Querspange zwei vorhandene Wirtschaftswege, den sogenannten Grubenweg bei Bau-km 5+810 und die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Stetten und Dellmensingen bei Bau-km 6+080. Der Grubenweg endet künftig an der Querspange und dient hier als Erschließung für das Regenklärbecken Nr. 1 an der Rot.

Die Gemeindeverbindungsstraße Stetten - Dellmensingen wird mit Bauwerk 10 über die Querspange überführt. Zur Verbesserung der Erreichbarkeit wird zwischen Gemeindeverbindungsstraße und K 7374 eine parallele Wirtschaftswegverbindung an der Oberkante der Einschnittsböschung der Querspange hergestellt.

ii) Flächen zwischen K 7374 und B 30

Zur Erreichbarkeit der nördlich der Querspange gelegenen Flächen zwischen Schmiehe und Kreisstraße wird ein Grasweg entlang der Rampe und der Querspange angelegt, der im Bereich der bestehenden Einmündung der Stettener Straße an die K 7374 angeschlossen wird. Für die Erreichbarkeit der Flächen südlich der Querspange wird zwischen K 7374 und bestehendem Breitenriedweg ein neuer Parallelweg entlang der Böschungsoberkante der Querspange angelegt. Der Parallelweg geht in den Breitenriedweg über.

jj) Parallelwege entlang B 30

Die Flächen östlich der B 30 werden über den bestehenden Wirtschaftsweg über die Schmiehe erschlossen, der in der Folge entlang der östlichen Anschlussrampe als Parallelweg neu angelegt wird und in Richtung Süden in den östlichen Parallelweg entlang der B 30 übergeht. Abgehende Wirtschaftswege werden an diesen neu hergestellten Parallelweg angeschlossen.

Westlich der B 30 wird dem landwirtschaftlichen Verkehr die Möglichkeit gegeben, von der K 7373 zwischen Dellmensingen und Humlangen über die Verbindungsspanne den Kreisel zu nutzen. Der Kreisel erhält im südwestlichen Quadranten einen zusätzlichen Anschluss für das landwirtschaftliche Wegenetz. Vom Kreisel aus wird in Richtung Süden ein Parallelweg entlang der westlichen Rampe angelegt, der in den bestehenden Wirtschaftsweg entlang der B 30 übergeht. In Richtung Westen wird ein Parallelweg bis zum Breitenriedweg neu angelegt.

Der Anschluss des Wirtschaftswegs an den Kreisverkehr war ursprünglich nicht vorgesehen und wurde nach Angaben des Vorhabenträgers infolge eines Abstimmungsgesprächs mit der Landwirtschaftsverwaltung in die Planung aufgenommen. Im Anhörungsverfahren wurden Zweifel an der Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs geäußert. Einwander lehnen die Führung des landwirtschaftlichen Verkehrs über den Kreisverkehrsplatz ab, da es hier zu Störungen sowohl für den landwirtschaftlichen als auch für den sonstigen Verkehr kommen werde.

Die Einwände sind nicht begründet. Bereits bei einem vierarmigen Kreisverkehr würde in der Spitzenstunde Qualitätsstufe D erreicht. Qualitätsstufe D bedeutet, dass die Mehrzahl der Fahrzeugführer Haltevorgänge und Zeitverluste hinnehmen muss, der Verkehrszustand aber noch stabil ist. Qualitätsstufe D ist in verkehrlicher Hinsicht in der Hauptverkehrszeit als ausreichend einzustufen und bleibt auch mit Anbindung des Wirtschaftsweges erhalten. Während der Hauptverkehrszeit am Nachmittag ist allerdings mit spürbaren Wartezeiten und kurzer Staubildung v.a. in der südlichen Zufahrt zu rechnen. Die Feldwegein- und -ausfahrt kann von bis zu 12 Fahrzeugen pro Richtung in der Spitzenstunde genutzt werden. Das Geschwindigkeitsniveau ist entsprechend niedrig, so dass eine Verkehrsgefährdung ausgeschlossen werden kann.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die gewählte Lösung auch dem landwirtschaftlichen Verkehr zumutbar, zumal sich die nächste Querungsmöglichkeit in 750 m Entfernung im Zuge der Querung der K 7374 nach Stetten befindet.

Eine besser geeignete Lösung für die Wirtschaftswegeführung in diesem Bereich ist nicht ersichtlich. In Betracht käme eine separate Wirtschaftswegequerung zwischen der Kreisstraße Donaustetten - Stetten und der B 30 (Höhe Bau-km 7+160). Hierfür wären rund 600 m Wirtschaftsweg und zwei Querungen über Schmiehe und Querspanne herzustellen. Die Kosten würden rund 450.000 € betragen. Die Kreuzung wäre rund 350 m von der heute bestehenden Querungsmöglichkeit entfernt.

Diese wesentlich teurere Lösung wäre mit einem weiteren erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft verbunden. Der Vorteil einer Trennung von landwirtschaftlichem und anderem Verkehr wiegt demgegenüber gering. Es besteht ohnehin eine hohe Querungsdichte. Die Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs ist ausreichend, um die Zu- und Abfahrt über die "fünfte" Zufahrt zuzulassen (Stu-

fe D). Das Geschwindigkeitsniveau ist entsprechend niedrig, so dass eine Verkehrsgefährdung ausgeschlossen werden kann. Die Führung über den Kreisverkehr ist auch kompatibel mit einer Ausweisung als Kraftfahrstraße.

kk) Durchgehende Ost-West Feldwegverbindung südlich der Querspange

Gefordert wird die Schaffung einer durchgehenden Feldwegeverbindung südlich der Querspange von der Bahnlinie Ulm-Friedrichshafen bis zur B 30, einschließlich Feldwegebrücken über Westernach und Rot.

Die Planung kommt dieser Forderung nicht nach. Denn auch bislang besteht keine durchgehende Ost-West-Verbindung. Die Verbindung ist auch nicht notwendig, um die Erreichbarkeit aller landwirtschaftlicher Flächen zu gewährleisten. Die Querspange durchschneidet Nord-Süd-Wegebeziehungen. Diese werden durch entsprechende Querungsbauwerke in ausreichender Weise wiederhergestellt.

Der Hinweis, dass bei Herstellung der Ost-West-Verbindung die Überführung Bauwerk 8 entfallen könnte, trägt nicht. Beim Wegfall des Bauwerks 8 würden erhebliche Umwege anfallen für Landwirte, die Flächen zwischen Rot und Westernach sowohl nördlich als auch südlich der Querspange bewirtschaften.

Im Übrigen ist eine durchgehende Feldwegeverbindung südlich der geplanten Querspange einschließlich einer Brückenquerung der beiden Fließgewässer Westernach und Rot aus naturschutzfachlichen und -rechtlichen Gründen als äußerst kritisch zu beurteilen. Zwar würde eine solche Überquerung der beiden Gewässer für einen Großteil der wirbellosen Fließgewässerfauna keine zwingende Verschlechterung des Habitats bedeuten (s. hierzu auch die Ausführungen in der FFH-VP Rot; Unterlage 12.9). Sie würde jedoch an der Westernach eine zusätzliche Fragmentierung des Habitats der Helm-Azurjungfer bedeuten. Der Individuenaustausch innerhalb der besiedelten Bereiche würde zusätzlich erschwert, was das Risiko für die kleine und isolierte (und somit stark gefährdete) Population zusätzlich erhöhen würde. Schließlich würde eine Querung der Rot mit einer zusätzlichen Brücke eine weitere Flächeninanspruchnahme des prioritären FFH-Lebensraumtyps 91EO: Auwälder mit Erle, Esche und Weide mit sich bringen, was im Kontext des Gebietsschutzes des FFH-Gebiets 7926-341 "Rot und Bellamonter Rottum" als problematisch eingestuft wird.

Die Fachgutachter sehen keine Möglichkeit, eine lichtdurchlässige Brückenkonstruktion baulich so zu realisieren, dass eine Fragmentierungswirkung entfällt und zugleich zusätzliche Beeinträchtigungen bzw. Risiken (insbesondere Stoffeinträge) mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden können. Auch mit der Verlegung der Feldwegverbindung um eine Gewannlänge nach Süden ließen sich die erheblichen Beeinträchtigungen von Rot und Westernach nicht minimieren.

Hinzuweisen ist schließlich darauf, dass die beiden Überführungen in die Baulast der Stadt Erbach übergehen würden, was diese grundsätzlich abgelehnt hat. Das festgestellte Konzept sieht keine Bauwerke im Zuge von Wirtschaftswegen vor, die in der Baulast der Stadt Erbach übernommen werden müssten.

ll) Fahrbahnbreite und Steigungen

Gefordert wird, dass neu zu schaffende Überführungen eine maximale Steigung von 5 % haben. Die Mindestbreite der Fahrbahn soll 5,5 m betragen (gemessen von den seitlichen Bepunktungen mindestens 6,5 m).

Gemäß den Richtlinien des ländlichen Wegebau und der RAS-L sind Längsneigungen von 8 % bzw. 9 % (RAS-L $v=50$ km/h) zulässig. Wirtschaftswegeüberführungen werden mit 5 m Nutzbreite ausgeführt. Dies ermöglicht die Überfahrt auch mit einem Mähdrescher.¹⁷

mm) Schaftrieb

Unterbrochen werden die Wegebeziehungen auch für den Schaftrieb. Insoweit gilt das bereits zu den Wegebeziehungen Ausgeführte; die Erreichbarkeit aller Flächen ist gewährleistet. Die Bauwerke 6 und 8 überführen die Querspange. Auf diesen Wirtschaftswegeverbindungen ist eine direkte Überquerung der B 311 möglich. Östlich der Rot besteht die Möglichkeit, die Querspange im Zuge der Unterführung der Rot zu queren. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit hat der Vorhabenträger zugesagt, im Bereich der genannten Bauwerke entlang der Querspange Schutzzäune mit einer Länge von beidseits jeweils höchstens 100 m in Abstimmung mit der unteren Landwirtschaftsbehörde anzubringen, damit keine Tiere auf die Fahrbahn gelangen können.

nn) Zusammenfassung

Der Vorhabenträger hat sein vorgelegtes Konzept mit der Flurbereinigung, dem Landratsamt und dem Kreisbauernverband abgestimmt. Mit den beschriebenen Änderungen und Ergänzungen werden die durch die Querspange unterbrochenen Wirtschaftswegeverbindungen vollständig wiederhergestellt. Die vorhabensbedingten Eingriffe in das vorhandene Netz werden kompensiert und die Erreichbarkeit der Flurstücke gewährleistet.

Feldwegeverbindungen werden auch in der Bauphase gewährleistet.

Entlang der freien Strecke der Querspange sind keine Zufahrten geplant, so dass „Schleichverkehr“ nicht befördert werden.

Im Rahmen des nachfolgenden Flurbereinigungsverfahrens kann das Wegenetz, wie es dieser Beschluss vorsieht, in Abstimmung mit dem Vorhabenträger und der Planfeststellungsbehörde geändert werden; bei wesentlichen Änderungen ist eine Änderung dieses Beschlusses erforderlich (zum Verhältnis von fernstraßenrechtlicher Planfeststellung zur Unternehmensflurneuerung siehe bereits oben).

Die Planung orientiert sich an den Richtlinien für die Ländlichen Wegebau RLW 1999, an den Grundsätzen für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesstraßen sowie den zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Befestigung ländlicher Wege - ZTV LW 99 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.. Die Befestigung der Feldwege erfolgt gemäß Bestand, Bedeutung und Festlegung der Flurneuerung.

¹⁷ Gemäß der Richtlinie d.l.W. sind nur 4,5 m Nutzbreite erforderlich. Nach § 22 Abs. 2 StVO dürfen Fahrzeuge, die für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke eingesetzt werden, wenn sie mit land- oder forstwirtschaftlichen Erzeugnissen oder Arbeitsgeräten beladen sind, samt Ladung nicht breiter als 3 m sein.

Für die neu anzulegenden Wege ist die Stadt Erbach unterhaltungspflichtig. Einen Anspruch auf Kostenausgleich im Sinne einer Ablösezahlung gibt es nicht. Bauwerke im Zuge von Wirtschaftswegen, die in der Baulast der Stadt Erbach übernommen werden müssen, sind nicht geplant.

d) Drainagen

Soweit durch die Querspange ein direkter Eingriff in Drainagensysteme erfolgt, werden diese wiederhergestellt. Treten anlässlich der Baumaßnahmen Schäden auf, sind diese nach allgemeinen Grundsätzen vom Verursacher zu bereinigen.

e) Grundwasserverhältnisse

Befürchtet werden des Weiteren landwirtschaftliche Einbußen durch Absenkung des Grundwasserspiegels. Diese Befürchtungen sind unbegründet, da Absenkungen des Grundwasserspiegels nicht zu erwarten sind. Aufgrund der selten auftretenden Hochwasserereignisse, (bei der Donau ca. alle 30 Jahre und bei Rot/Westernach ca. alle vier Jahre) und deren kurzen Überflutungsdauern von ca. einem bis zwei Tagen, sind Auswirkungen auf die mittleren Grundwasserstände auszuschließen. Es ist eher eine Infiltration in den Grundwasserstand gegeben. Bei Hochwasserabflüssen im Bestand wie auch in zukünftigen Ausbausituationen wird es daher kurzzeitig immer zu erhöhten Grundwasserständen kommen und keinesfalls zu einem Absinken unterhalb des normalen Grundwasserstandes, da unabhängig von den Varianten immer eine Überstauung der Hochwasseraue vorliegt. Lokale Grundwasserschwankungen unmittelbar während dieser Hochwasserereignisse bleiben unberührt.

f) Hochwasser

Die Querspange verändert aufgrund ihrer aufstauenden Wirkung den Wasserstand und den Hochwasserabfluss an Donau, Rot und Westernach. Betroffen sind sowohl an Donau wie an Westernach und Rot landwirtschaftlich genutzte Flächen, die zu einem überwiegenden Teil bereits bisher schon im Einflussbereich von Hochwasserereignissen lagen. Strukturelle Auswirkungen auf die Landwirtschaft sind nicht zu erwarten. Die mit der Veränderung des Wasserstandes und dem veränderten Hochwasserabfluss verbundenen individuellen Betroffenheiten werden gesondert behandelt.

g) Luftschadstoffe

Es wurde bereits festgestellt, dass die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit eingehalten werden (siehe oben XV 1 b). Auch für die Landwirtschaft entstehen keine schadstoffbedingten Beeinträchtigungen. Die Schadstoffkonzentration nimmt mit zunehmendem Abstand zur Trasse ab. Für den unmittelbaren Trassennahbereich kommen verschiedene Untersuchungen bezüglich der verkehrsbedingten Immissionen zum Schluss, dass der Abstand von landwirtschaftlichen oder gärtnerisch genutzten Flächen vom Fahrbahnrand des nächst gelegenen durchgehenden Fahrstreifens mindesten 10 m betragen sollte. Im Falle der Querspange Erbach wird dieses Abstandsmaß durch Bankette, Mulden, Böschungen, Verwallungen und Parallelwegen in weiten Bereichen eingehalten.

Durch die Begrünung und umfangreichen Gehölzpflanzungen entlang der Querspange Erbach können die vorhabensbedingten Luftschadstoffe weitgehend im Bereich der Verkehrsgrünflächen ausgefiltert werden, so dass über den direkten Straßenbereich hinaus (über 10 m zum Fahrbahnrand) keine erhöhten Bodenbelastungen und damit keine erhöhten Belastungen von Nutzpflanzen mehr zu erwarten sind.

h) Ergebnis

Der Bau der Querspange führt zwar zu Auswirkungen auf die Landwirtschaft, da in erheblichem Umfang landwirtschaftlich genutzte Flächen verloren gehen. Der Verlust führt allerdings ebenso wenig wie die Veränderung der Hochwasserabflussverhältnisse infolge der Dammlage der Straße zu strukturellen Auswirkungen.

Das unterbrochene landwirtschaftliche Wegenetz wird angemessen wiederhergestellt.

Das Konzept der landschaftspflegerischen Begleitplanung zur Vermeidung und Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft sowie zur Bewältigung artenschutzrechtlicher Betroffenheiten trägt den landwirtschaftlichen Belangen Rechnung, indem es zu einem erheblichen Umfang Maßnahmen berücksichtigt, bei denen die in Anspruch genommenen Flächen nicht aus der Nutzung genommen werden müssen.

Für unzumutbare Betroffenheiten durch Hochwasser setzt dieser Beschluss Entschädigungsansprüche fest.

Verbleibende Nachteile für einzelne Eigentümer / Bewirtschafter können insbesondere durch das beantragte Flurbereinigungsverfahren ausgeglichen werden.

3. Forstwirtschaft

Waldflächen werden durch das Vorhaben nicht berührt. Die Forstverwaltung weist allerdings darauf hin, dass bei Änderungen im land- und forstwirtschaftlichen Wegenetz sicherzustellen ist, dass die Befahrung auch mit Langholz-LKW problemlos möglich ist. Der Vorhabenträger sagt dies zu.

4. Jagdliche Belange

Das Vorhaben betrifft auch jagdliche Belange, indem Jagdflächen verloren gehen und Jagdreviere durchschnitten werden. Darüber hinaus wird die Jagd in Straßennäher erschwert.

Die Vermutung, dass es darüber hinaus durch bau- und betriebsbedingte Wirkungen (insbesondere Lärm) zu Auswirkungen auf den Wildbestand kommen könnte, kann nicht bestätigt werden. Das naturschutzfachliche Konzept enthält eine Reihe umfänglicher und aufwändiger Maßnahmen, die der weitgehenden Minimierung von bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Fauna, vor allem in den hochwertigen Lebensraumkomplexen entlang von Donau, Donaustaukanal, Westernach und Rot dienen. Auf die entsprechenden Ausführungen bei der Eingriffsregelung wird verwiesen.

Querungsmöglichkeiten für das Wild bestehen in ausreichendem Umfang. Als wesentliche Vernetzungsstrukturen im Plangebiet sind die Gewässerläufe und ihre Auen (Donau mit Donaustaukanal,

Westernach, Rot, Schmiehe) einzuschätzen. Sie werden von der Querspange mit weitgespannten Brücken überquert, so dass die Austausch- und Wanderbewegungen der Fauna entlang dieser Strukturen weitgehend aufrecht erhalten werden können. Durch die gewässerbezogenen Kompensationsmaßnahmen werden die Funktionen noch unterstützt. Die Erforderlichkeit weiterer Querungshilfen für Wildtiere wurde geprüft. Danach erfüllen die strukturellen Gegebenheiten und die funktionalen Bezüge der vom Vorhaben durchschnittenen Landschaftsbereiche abseits der Gewässerzüge und -auen allerdings nicht die fachlichen Voraussetzungen, die den Bau zusätzlicher Querungshilfen hätten rechtfertigen können.

Der von der Forstlichen Versuchs- und Forschungsanstalt in Freiburg erarbeitete Generalwildwegeplan des Landes lag zum Zeitpunkt der Abfassung des Faunistischen Sondergutachtens noch nicht vor. Die im Rahmen der Planung ggf. entstehenden Beeinträchtigungen von Wildtierkorridoren hat der Vorhabenträger allerdings im Rahmen eines Termins mit der Forstlichen Versuchsanstalt 2009 erörtert. Der Wildtierkorridor im Planungsbereich ist sehr breit angelegt, wobei noch keine konkreten Informationen zu Querungsmöglichkeiten oder entsprechenden Planungen für die Querung der B 30 vorliegen. Die vorliegende Planung steht jedenfalls einem Wildtierkorridor im betroffenen Raum nicht von vornherein im Weg. Entweder das Gemeindeholz südlich der Trasse oder die Waldbereiche entlang der Donau unmittelbar südlich Erbach (im Fall eines nördlichen Korridors) stellen dabei wichtige Eckpunkte dar. Ein weitergehender Bedarf an Querungsmöglichkeiten über die Querspange lässt sich aus dem Wildwegeplan nicht ableiten.

Eine Errichtung von Wildschutzzäunen sieht die Planung nicht vor, da die Querspange im Neubaubereich nur einen zweistreifigen Querschnitt erhält und Wildschutzzäune die funktionalen Barriereeffekte der Straße für bodengebundene Tiere erheblich verstärken würden.

Das Jagdausübungsrecht stellt ein vermögenswertes privates Recht dar, das den Schutz von Artikel 14 Grundgesetz genießt. Es steht der Jagdgenossenschaft als konkrete subjektive Rechtsposition selbst zu. Ob vorliegend die Jagdausübung in einzelnen Bereichen so erheblich beeinträchtigt wird, dass der Vorhabenträger hierfür Entschädigung zu leisten hat, ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen von Verhandlungen mit dem Vorhabenträger und gegebenenfalls in einem Entschädigungsverfahren zu klären.

5. Fischereiliche Belange

Es sind keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass die Gewässerqualität infolge der Maßnahme negativ beeinflusst werden könnte. Die gesamte Fahrbahntwässerung wurde nach den technischen Regeln zur Ableitung und Behandlung von Trassenoberflächenwasser, Stand 2008, eingeführt mit gemeinsamer Verwaltungsvorschrift des Innenministeriums und des Umweltministeriums über die Beseitigung von Straßenoberflächenwasser (VwV-Straßenoberflächenwasser) vom 25.01.2008 geplant und mit der Unteren Wasserbehörde beim Landratsamt Alb-Donau-Kreis abgestimmt. Demnach wird kein Straßenabwasser unbehandelt in Donau, Rot oder Westernach eingeleitet.

Das Maßnahmenkonzept des LBP enthält darüber hinaus noch die Errichtung beidseitiger Wände zum Spritz- und Immissionsschutz bei der Brücke über die Westernach (LBP-Maßnahme Nr. 4.2)

sowie der Brücke über die Rot (LBP-Maßnahme Nr. 5.2). Durch die Schutzwände können auch diffuse Schadstoffeinträge durch Spritzwasser von der Brücke in die überquerten Gewässerläufe weitgehend gemindert werden. Von einer erheblichen Beeinträchtigung der Wasserqualität insbesondere der Rot durch bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkungen kann daher nicht ausgegangen werden.

Auch Verunreinigungen und Belastungen der Schmiehe durch Straßenoberflächenwasser sind nicht zu besorgen. Zwischen dem Straßendamm und dem Bach wird eine Schutzzone mit einer Breite von mindestens 10 m eingehalten. Im Bereich der Schutzzone sowie auf der südlich anschließenden Böschung des Straßendamms erfolgt eine dichte Pflanzung aus Bäumen und Sträuchern als Spritzschutz. Das Oberflächenwasser von der Fahrbahn wird breitflächig über die Dammböschung abgeleitet und zur Versickerung gebracht. In Verbindung mit der Schutzzone und ihrer Bepflanzung gewährleisten die Rückhaltung und Filterung des Straßenoberflächenwassers im Boden, dass die Schmiehe ausreichend vor einem Eintrag bzw. einer Einschwemmung von Verunreinigungen und Schadstoffen durch Straßenoberflächenwasser und Spritzwasser von der Fahrbahn geschützt ist.

Lärmbedingte Auswirkungen auf die Fischfauna sind vorliegend ausgeschlossen (dazu bereits oben XIV 4a).

Anhaltspunkte dafür, dass es infolge des Vorhabens zu einer Einschränkung der fischereilichen Nutzbarkeit der Gewässer und einem Wertverlust von Fischereirechten kommen könnte, bestehen somit nicht. Im Übrigen wären Entschädigungsfragen auch insoweit außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen von Verhandlungen mit dem Vorhabenträger und gegebenenfalls in einem Entschädigungsverfahren zu klären.

6. Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität

Der Vorhabenträger hat für die beantragte Variante ein vereinfachtes Sicherheitsaudit durchgeführt. Danach sind die vorgesehenen Querschnitte ausreichend bemessen. Die Mindestwerte für die Trassierung sowie die Halte- und Überholsichtweiten sind eingehalten. Auch hinsichtlich der Gestaltung der Knotenpunkte ist die Verkehrssicherheit gewährleistet.

Die zu erwartenden Verkehrsverlagerungen und Verkehrsbelastungen wurden im Zusammenhang mit der Variantendiskussion und bei der Behandlung der Lärmwirkungen bereits ausführlich dargestellt. Auf der Querspange selbst, im Bereich der Anschlussstellen und auf den Straßen, auf denen es infolge des Baus der Querspange zu Mehrverkehr kommen wird, können die Verkehre sicher und mit einer ausreichenden Qualität abgewickelt werden.

a) Anbindung der K 7374 an die Querspange

Die Gemeinde Achstetten befürchtet Probleme in Bezug auf den Verkehrsfluss von der K 7374 auf die Querspange auf Höhe des Einfahrtsbauwerkes (Bauwerk 16). Dort werde ein Großteil des Berufsverkehrs der Gemeinde Achstetten und des Erbacher Stadtteils Dellmensingen zu den jeweiligen Arbeitszielen in Ulm, Laupheim aber auch Ehingen sowie der in den Orten angesiedelten mittelständischen Wirtschaft abgewickelt. Es werde daher voraussichtlich vor allem morgens einen

hohen Zufahrtsverkehr auf die Querspange geben. Soweit der Zufahrtsverkehr Richtung Oberdischingen abgewickelt wird, dürfe die Einfahrtssituation - sofern eine Beschleunigungsspur angebracht wird - ausreichend sein; problematisch sei die Einfahrtssituation in Richtung zur B 30, da insoweit die Straße gequert werden muss. Um einen Rückstau bis zur K 7374 zu vermeiden, wird daher eine Querungshilfe gefordert (Ampelanlage o. a.)

Die Planfeststellungsbehörde hält diese Befürchtungen nicht für begründet. Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte ist nachgewiesen. Für den Knotenpunkt am Fußpunkt der Rampe ergibt sich die Qualitätsstufe A (der Verkehrsfluss ist frei), für den Anschlusspunkt an die B 311 wird die Qualitätsstufe C (der Verkehrszustand ist stabil) erreicht.

b) Lkw-Parkplatz an der Querspange

Im Zuge der vorliegenden Planung werden keine bestehenden Parkplätze unmittelbar berührt oder zurückgebaut. Die Neuanlage von Parkplätzen entlang der Neubaustrecke ist aus ökologischen Gründen und aus Gründen des Hochwasserschutzes nicht angezeigt. Es besteht im Übrigen auch kein zwingender Bedarf. Die Parkplatzsituation kann bei weiteren Planungen im Bereich der B 311 von Oberdischingen bis Ehingen verbessert werden.

c) Anschluss an die B 30

Der Kreisverkehr am Anschluss der Querspange an die B 30 ist so bemessen, dass auch die Abwicklung von Großraum- und Schwertransporten möglich ist. Näheres kann in den Grenzen der festgestellten Planung im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt werden, wie beispielsweise die Verbreiterung der Ein- und Ausfahrrampen zur Dreiecksinsel hin, Abtrennung mit Flachbord von der durchgehenden Fahrbahn und Pflasterung der Verbreiterung.

Aus der Nutzung des Kreisverkehrsplatzes durch den landwirtschaftlichen Verkehr ergeben sich ebenfalls keine Bedenken hinsichtlich der Sicherheit und Qualität der Verkehrsabwicklung.

Befürchtet wird, dass im Bereich der Anbindung der K 7373 an den Kreisverkehrsplatz im Zuge der Querspange ein Unfallschwerpunkt entstehen könnte. Die K 7373 wird hier lagemäßig nicht verändert. Die Aufweitung für die Linksabbiegespur erfolgt zur Kurvenaußenseite, die vorhandenen Sichtbedingungen werden dadurch nicht verschlechtert. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf $V_{zul.} = 70 \text{ km/h}$ kann von der Verkehrsbehörde geprüft werden. Die vorhandene Sichtweite neben den Pfeilern der B 30-Überführung beträgt für die Fahrtrichtung von Humlangen Richtung Dellmensingen ca. 125 m. Bei einer Längsneigung von ca. 0 % (Tiefpunktbereich) entspricht dies einer Geschwindigkeit V_{85} von etwa 85 km/h. Auf der Linksabbiegespur stehende Fahrzeuge behindern den durchgehenden Verkehr nicht.

d) B 30 und Verknüpfungspunkte im weiteren Verlauf der B 30 in Richtung Ulm

Befürchtet wird, dass die hohe Anzahl der Auf- und Abfahrten auf der B 30 innerhalb kurzer Abstände die Stau- und Unfallgefahr erhöhen könne (drei Anschlüsse bei Laupheim, Querspange, Donaustetten/L240, Donautal, B 28).

Hierzu ist festzustellen, dass der neue Anschluss an die zweibahnige B 30 ungefähr mittig zwischen den beiden Anschlüssen Achstetten (3,3 km) und Donaustetten (4,4 km) liegt. Die nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen anzustrebende Mindestabstände von 5 km werden hierbei unterschritten, der Mindestwert für die Standardwegweisung von 2 km wird eingehalten. Der neue Anschluss befindet sich im Einzugsgebiet von Ulm. Daher wirkt sich eine Unterschreitung der anzustrebenden Abstände von Knotenpunkten sicherheitstechnisch nicht nachteilig aus. Der zusätzliche Anschluss ist zwingend zur Verwirklichung der Planungsziele erforderlich. Nachteilige Effekte für die Verkehrssicherheit sind nicht erkennbar.

Auch soweit von Einwendern befürchtet wird, dass es an den Verknüpfungspunkten im weiteren Verlauf der Bundesstraßen B 30 - B 10 / B 28 („Wiblinger Kreuz“, Anbindung Europastraße) zu Überlastungen kommen wird, sind diese Befürchtungen nicht begründet.

Nach der Verkehrsentwicklungsplanung der Städte Ulm/Neu-Ulm, deren Planfall die Querspange enthält, reicht die Entlastung der B 311 bis in das Zentrum Ulms (Zinglerstraße). Im Bereich der Verknüpfung mit dem Bismarckring gleichen sich die Belastungen im Zuge der B 30 und die Entlastungen der B 311 aus. Im Zuge von Bismarckring, Hindenburgring und der B 10 Nord werden keine zusätzlichen Belastungen ermittelt.

Die Verknüpfungspunkte sind zwar bereits heute in den Spitzenzeiten hoch ausgelastet. Doch auch mit den zusätzlichen Verkehren bleibt die Leistungsfähigkeit weiterhin erhalten. So ergibt sich am „Wiblinger Kreuz“ auch mit dem verlagerten Verkehr ein noch stabiler Verkehrszustand (Stufe D statt bisher C). Auch im weiteren Verlauf treten keine Überlastungen auf und selbst bei hohem Verkehrsaufkommen ist ein Abfluss der Fahrzeuge ohne Behinderungen an den planfreien Anschlussstellen möglich. Stauungen in den Hauptverkehrszeiten auf Grund von Unfällen oder Baustellen etc. können auch weiterhin rasch abgebaut werden. Ein Zustand der Stufe F (Überlastung) tritt nicht auf.

Auf der B 30 können deutlich mehr Verkehre aufgenommen und abgewickelt werden als auf der B 311 alt. Dort müssen die Verkehre an hoch ausgelasteten lichtsignalgeregelten Knotenpunkten abgewickelt werden. Ein Abfluss der Fahrzeuge ist dort nicht ungestört möglich, die Knotenpunkte überstauen und der Abbau von Stauungen dauert länger.

e) K 7361 in Donaurieden (Steigstraße)

Vorgebracht wurde, die K 7361 sei nicht geeignet, den prognostizierten Mehrverkehr aufzunehmen. Die vorhandenen Gefahrenquellen, nämlich das Gefälle von ca. 12 % sowie zwei enge, unübersichtliche Kurven, werde durch die Verkehrszunahme potenziert. Es gebe keinen Radweg. Der einseitige Fußweg im Ortsgebiet entlang der K 7361 sei äußerst schmal. Für Kindergarten- und Schulkinder führe der Weg zum Bus sowie zum neu angelegten Spielplatz entlang und über die Kreisstraße. Ein Fußgängerüberweg sei schon mehrfach vom Landratsamt Ulm abgelehnt worden.

Die Überquerung bzw. Nutzung der kurvenreichen und steilen Steigstraße und der Straße im Ried in Donaurieden sei insbesondere für Schulkinder und ältere Menschen sowie Fahrradfahrer heute schon mit erheblichen Risiken verbunden. Dies werde sich durch die Verkehrszunahme und insbe-

sondere durch den zu erwartenden Schwerlastverkehr noch verstärken, insbesondere z.B. im Winter. Es seien verkehrsberuhigende Maßnahmen sowie die Schaffung von Querungsmöglichkeiten über die Steigstraße erforderlich.

Befürchtet wird auch, das Ein- und Ausfahren aus Grundstücken werde gefährlicher.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass bereits die bestehende Situation als unbefriedigend empfunden werden kann. Auf sehr kurzen Abschnitten werden auf Grund der Topographie Längsneigungen von 13,4 % erreicht, im Mittel ergibt sich über die gesamte Ortsdurchfahrt eine Längsneigung von 8,3 %. (Anmerkung: Dieser Wert liegt unter der empfohlenen höchsten Längsneigung von 9% bei einer Entwurfsgeschwindigkeit von 50 km/h.)

Die Straße verfügt in der Ortsdurchfahrt über einen einseitig, südlich gelegenen, durchgehenden Gehweg. Feldweise ist der Gehweg auch auf der Nordseite vorhanden. Überquerungsanlagen sind nicht vorhanden.

Vorhabensbedingt steigt die Verkehrsbelastung auf der K 7361 um etwa 1.000 Kfz/24h. Es werden etwa 2.075 Kfz/24h erreicht. Vergleicht man allein die Stundenbelastung mit den Straßenentwürfen der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), so entspricht die Verkehrsstärke der K 7361 in der Spitzenstunde mit 208 Kfz der einer sogenannten „Wohnstrasse“ mit unter 400 Kfz in der Spitzenstunde. Zur Verdeutlichung: Auf der K 7374 in Dellmensingen fahren heute etwa 335 bis 385 Kfz in der Spitzenstunde, auf der K 7373 in Dellmensingen sind es ca. 600 Kfz in der Spitzenstunde.

Es steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass die Befürchtungen der Anwohner nicht begründet sind. Die Straße ist geeignet, den prognostizierten Verkehr sicher und mit einer ausreichenden Qualität abzuwickeln. Es kommt nicht zu wesentlichen Verschlechterungen der bestehenden Situation.

f) Bauliche und andere verkehrslenkende Maßnahmen

Soweit im Verfahren Wünsche nach einer optimalen, eindeutigen Beschilderung, insbesondere des Kreisverkehrs an der Verknüpfung der Querspange mit der B 30 geäußert wurden, ist hierfür die Untere Straßenverkehrsbehörde zuständig, Die wegweisende Beschilderung wird im Rahmen der Bauausführung geplant.

Bauliche sowie andere verkehrslenkende Maßnahmen sind weiterführend möglich, jedoch nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Sie sind vielmehr gesondert zu diskutieren. Zuständig für verkehrsrechtliche Anordnungen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen, LKW-Fahrverbote usw. ist die Untere Verkehrsbehörde.

Auch soweit Fahrbahnmarkierungen in den Plänen enthalten sind, werden sie mit diesem Beschluss nicht verbindlich festgelegt. Zuständig ist auch insoweit die Verkehrsbehörde. Sie wird die Markierungen in Abstimmung mit dem Vorhabenträger festlegen. Damit ist insbesondere gewährleistet, dass im Verflechtungsbereich zwischen B 311 alt und Querspange die Querspange (B 311 neu) den durchgehenden Fahrstreifen erhält.

g) Radwege

Radwegeverbindungen werden vorhabensbedingt nicht erheblich beeinträchtigt. Eine vorhabensbezogene Aufwertung von Radwegebeziehungen ist nicht erforderlich und im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht möglich. Dies gilt insbesondere für die Radwegverbindung zwischen Dellmensingen und Humlangen. Soweit Wirtschaftswege auch als Rad- und Freizeitwege dienen, werden die Wegebeziehungen wie erläutert wiederhergestellt.

7. Denkmalpflege

a) Bodendenkmale

Das Vorhaben berührt Belange der archäologischen Denkmalpflege. Die Trasse verläuft durch fruchtbare Altsiedellandschaften und quert die Flussniederung des Donautals als bevorzugte Verkehrsverbindung bereits in vorgeschichtlicher Zeit. Diese Naturräume zählten zu den bevorzugten Siedlungsgebieten des Menschen in ur- und frühgeschichtlicher Zeit, in der römischen Antike und im Mittelalter. Auch die auf dem betroffenen Abschnitt (Länge insgesamt ca. 10 km: Trasse und Anschlussstellen bzw. Rampen) liegenden Gemarkungen Erbach, Ersingen, Donaurieden, Dellmensingen, Oberdischingen, Hüttisheim und Stetten wurden bereits in ur- und frühgeschichtlicher Zeit häufig von Menschen aufgesucht und besiedelt.

Nach Angaben des Landesamts für Denkmalpflege liegen in einem Bereich von jeweils 500 m beidseits der Trasse 14 archäologische Fundstellen. Unmittelbar durch den Bau der Straße betroffen sind die Fundstellen 1, 9 und 12:

- Erbach-Donaurieden, Fundstelle-Nr. UL-001, Siedungsreste unbekannter Zeitstellung
- Erbach-Dellmensingen, Fundstelle-Nr. UL-009, Verfärbungen im Ackerland, unbekannte Zeitstellung
- Erbach-Dellmensingen, „Am Hüttisheimer Weg“, Fundstelle-Nr. UL-012, römische Straßentrasse.

Die Fundstelle 1 liegt trassennah; die Fundstellen 9 und 12 liegen direkt innerhalb des Trassenbereichs. Einzelheiten sind dem Anhang 5 zur Planfeststellungsunterlage 1.1 zu entnehmen.

Gemäß § 8 Abs. 1 i.V.m. § 7 Abs. 3 Landesdenkmalschutzgesetz dürfen bekannte archäologische Denkmäler nur mit Zustimmung der Denkmalschutzbehörde zerstört oder beseitigt werden, in ihrem Erscheinungsbild beeinträchtigt werden oder aus ihrer Umgebung entfernt werden, soweit diese für den Denkmalwert von wesentlicher Bedeutung ist. Für bewegliche Kulturdenkmale gilt dies nur, wenn sie allgemein sichtbar oder zugänglich sind.

Vorliegend muss das denkmalpflegerische Interesse am Erhalt des Bodendenkmals an Ort und Stelle gegenüber dem Interesse an der Verwirklichung des Straßenbauvorhabens auf der beantragten Trasse zurücktreten. Die Erhaltungspflicht nach § 6 DSchG wandelt sich in diesem Fall um in eine Pflicht zur Erhaltung des Dokumentwertes (Zeugniswertes) durch wissenschaftliche Ausgrabung, Bergung und Dokumentation.

Im Bereich der Fundstellen 1 und 9 sind genaues Alter und Art der vermuteten Denkmäler nicht bekannt. Sie können nur durch Baggerschnitte und Sondierungen festgestellt werden.

Sicher ist, dass die Trasse im Bereich der Fundstelle 12 bei Erbach-Dellmensingen eine römische Straße, die sog. Donau-Süd-Straße, kreuzt. Hier besteht die Möglichkeit, dass Reste des Straßenkörpers sowie Straßengräben erhalten sind. Der Zustand dieser Straße ist allerdings nicht bekannt und kann ebenfalls nur durch Baggerschnitte beurteilt werden. Die genannten drei Bereiche müssen mindestens 6 Monate vor Beginn der Straßenbauarbeiten durch Baggersondagen prospektiert, gegebenenfalls freigelegt und ausgegraben werden.

Wegen der Vielzahl weiterer bekannter trassennaher Fundstellen ist nach Angaben des LAD mit hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass auch im übrigen Trassenbereich weitere Bodendenkmäler angetroffen werden. Weitere konkrete Verdachtsstellen über die genannten hinaus können jedoch nicht benannt werden.

Die Planfeststellungsbehörde geht daher davon aus, dass es aus Verhältnismäßigkeitsgründen nicht angezeigt ist, dem Vorhabenträger vorliegend Baggersondierungen auf der gesamten Strecke im Vorfeld der Baumaßnahme aufzuerlegen. Dies wäre mit hohen Kosten für den Vorhabenträger und frühzeitigen Flächeneingriffen zu Lasten der Landwirtschaft verbunden.

Wegen der hohen Wahrscheinlichkeit von Funden erscheint es jedoch als angemessen, dem Vorhabenträger aufzuerlegen, dass der Bodenabtrag für die Errichtung der Widerlager für die Bauwerke 2 sowie 4 bis 9 mittels ungezähntem Bagger unter Aufsicht des Landesamts für Denkmalpflege vorgenommen wird (Bau-km 2+850 bis 2+966 und 4+261 bis 5+578)¹⁸.

Die Eingrenzung beruht auf folgenden Erwägungen:

Der Vorhabenträger plant, nicht tragfähige Sedimente flächig und tiefgründig auszuräumen und nach Verbesserung wieder einzubauen (Nr. 4.4.3 des Erläuterungsberichts). Bei diesem Vorgang würden Bodendenkmäler unwiederbringlich zerstört. Dabei weisen archäologische Fundstellen in Feuchtgebieten sehr gute Erhaltungsbedingungen für organische Materialien (z.B. Holz, Gewebe oder botanische Reste) auf und sind von besonderer wissenschaftlicher Bedeutung. Mit dem schonenden Bodenabtrag unter Aufsicht des LAD kann gewährleistet werden, dass Bodendenkmale sicher erkannt und gerettet werden. Gleichzeitig erfordert diese baubegleitende Maßnahme keinen erheblichen Aufwand auf Seiten des Vorhabenträgers und bewirkt keine zusätzliche Belastung für Grundeigentümer und Nutzer.

Der Beginn des Humusabtrags für die baubegleitenden Maßnahmen ist dem LAD mindestens zwei Monate zuvor anzuzeigen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde fallen die Sach- und Personalkosten, die bei der Vorbereitung, während der Prospektions- und Grabungsarbeiten und bei der Aufarbeitung des Fundmaterials entstehen, dem Vorhabenträger zur Last. Nicht zu den anrechenbaren Kosten zählen hingegen die Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Funde, Publikationskosten oder

¹⁸ Brücke über die Donau, Brücke im Zuge der K 7373 über die B 311 neu, Brücke über die DB Ulm-FN, Brücke im Zuge des Westernachweges, Brücke über die Westernach, Brücke im Zuge eines Wirtschaftsweges und Brücke über die Rot

Kosten, die bei der sonstigen Vermittlung von Grabungsergebnissen an die Öffentlichkeit entstehen. Langfristige Folgekosten entstehen dem Vorhabenträger somit nicht.

Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen dem Vorhabenträger und dem Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zu Stande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

b) Sonstige Denkmale

Eine erhebliche Störung der denkmalgeschützten Donaurieder Dorfkirche St. Michael kann aufgrund der Entfernung zwischen der Kirche und der neuen Straße von minimal 400 m nicht erkannt werden. Die Kirche liegt außerdem deutlich höher als die Straße.

8. Raumordnung

Mit raumordnerischer Beurteilung vom Oktober 1995 wurde festgestellt, dass

- Varianten 1a, 2 und 4 nicht mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung übereinstimmen,
- Varianten 1 und 3 (mit den Untervarianten 3.1 bis 3.5) mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung übereinstimmen und mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen abgestimmt sind und
- Variante 3 die raumordnerisch günstigste Lösung darstellt.

Während des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens hat die Höhere Raumordnungsbehörde deutlich gemacht, dass die Wertungen der raumordnerischen Beurteilung von 1995 in der Sache auch heute noch gelten. Soweit die Antragstrasse im westlichen Trassenabschnitt den 1996 linienbestimmten Korridor verlässt, sei diese Abweichung nicht von überörtlicher Bedeutung. Sie entspreche vielmehr einer Maßgabe der damaligen Entscheidung, mit Variante 3 nördlich von Ersingen weiter in Richtung Donau abzurücken. Ziele und Grundsätze des Landesentwicklungsplans und des Regionalplans Donau-Iller¹⁹ würden durch die Änderung nicht in anderer oder stärkerer Weise tangiert als durch die im Raumordnungsverfahren geprüfte Variante 3. Dies gelte auch für die zwischenzeitlich nach dem Landesentwicklungsplan festgelegten überregional bedeutsamen Landschaftsräume.

Auch der Regionalverband Donau-Iller ist mit der Trassenwahl einverstanden. Er weist in seiner Stellungnahme lediglich darauf hin, dass eine Unterführung der Südbahn in die weitere Überprüfung einbezogen werden solle. Im übrigen betont er, dass der Neubau der B 311 als Querspange zur B 30 bei Erbach ein überregional bedeutendes und wichtiges Vorhaben ist und führt aus, dass es der in Kapitel BIX - Verkehr und Nachrichtenwesen, Ziff. 2.2.7 enthaltenen Zielsetzung des Regionalplans entspricht, die Verbindung des Oberzentrums Ulm/Neu-Ulm mit den Mittelzentren

¹⁹ Regionalplan Donau-Iller, Regionalverband Donau-Iller (genehmigt 1987; letzte Teilfortschreibung 2008)

Ehingen (Donau), Riedlingen, Sigmaringen und Tuttlingen zu verbessern und das Mittelzentrum Erbach vom Verkehr zu entlasten.

Ausführlich auseinandergesetzt mit der raumordnerischen Beurteilung von 1995 hat sich der „AK Kommunale Verkehrspolitik“, auf dessen Stellungnahme sich auch Einwender aus Dellmensingen beziehen. Bemängelt wird insbesondere die Methodik der raumordnerischen Beurteilung. Hierzu ist darauf hinzuweisen, dass die durch Raumordnungsverfahren und Linienbestimmung eintretenden Bindungen rein verwaltungsintern sind. Raumordnungsverfahren und Linienbestimmung verleihen keine subjektiven Rechte, die zu einer Anfechtung des Planfeststellungsbeschlusses berechtigen würden.

Im Rahmen der Abwägung hat die Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage der vom Antragsteller für das Verfahren aufbereiteten Daten und unter Einbeziehung aller relevanten und auch von Einwenderseite vorgetragenen Aspekte die Vereinbarkeit der Antragstrasse mit den raumordnerischen Vorgaben geprüft. Insoweit steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass die Antragstrasse mit den raumordnerischen Erfordernissen vereinbar ist und, gemessen an der Gesamtheit der Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung, wie sie in § 2 Abs. 1 ROG sowie im Landesentwicklungsplan (LEP) 2002 und im Regionalplan Donau-Iller²⁰ enthalten sind, die raumordnerisch günstigste Lösung darstellt. Sie gewährleistet am besten von allen Varianten die gebotene Minimierung und Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft (Ziel 5.1.2.1 LEP). Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen im vorgesehenen Umfang ist notwendig und wäre auch mit anderen Varianten nicht zu vermeiden. Daher werden zur Minimierung von Nachteilen die Möglichkeiten der Flurneuordnung genutzt (Ziel 5.3.2 LEP).

9. Kommunale Belange

Die Planung betrifft die Gemeinden Oberdisingen und Hüttisheim sowie die Stadt Erbach mit ihren Gemarkungen Erbach, Ersingen, Donaurieden und Dellmensingen.

a) Betroffenheit im Grundeigentum

Die Kommunen sind betroffen als Eigentümer überplanter Grundstücke. Insoweit haben sie einen Anspruch darauf, dass ihre Interessen, v.a. ihre Nutzungsinteressen, mit dem ihnen gebührenden Gewicht in die fachplanerische Abwägung eingestellt werden. Auch stehen ihnen als Grundstückseigentümer die Lärmschutzansprüche nach §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV zu.

Da Kommunen nicht Grundrechtsträger sind, können sie sich zwar nicht auf den Grundrechtsschutz durch Art. 14 GG berufen. In der Abwägung zu berücksichtigen ist jedoch die zivilrechtlich geschützte Eigentümerstellung oder gegebenenfalls die Tatsache, dass mit dem Eigentum kommunale Aufgaben wahrgenommen werden.

Keine Kommune hat im vorliegenden Verfahren eigentumsbezogene Einwendungen erhoben.

²⁰ in Kraft seit dem 24.09.1987

b) Betroffenheit im Recht auf Selbstverwaltung, Art. 28 Abs. 2 GG

Des Weiteren können Kommunen durch eine Fachplanung in ihrem Recht auf Selbstverwaltung betroffen sein. Allerdings erwächst eine Abwehrposition der Gemeinde gegenüber der Fachplanung nicht bereits aus der Betroffenheit des Gemeindegebiets oder einzelner, in der Gemeinde ansässiger Bürger. Voraussetzung ist vielmehr, dass sich die Kommune einer Angelegenheit der örtlichen Gemeinschaft in einer mit der Fachplanung kollidierenden Weise angenommen hat.

Entsprechendes wurde vorliegend nicht vorgetragen und ist auch sonst nicht ersichtlich. Das Vorhaben greift nicht in ausgewiesene bzw. erklärte Entwicklungsbereiche ein; es kommt weder zu direkten noch mittelbaren räumlichen Konflikte mit planungsrechtlich ausgewiesenen Nutzungsbe-
reichen. Auch in den Stellungnahmen werden keine derartigen Konflikte aufgezeigt.

Darüber hinaus kommt eine Abwehrposition der Gemeinde in Betracht, wenn sich eine Fachplanung gravierend auf den Charakter und die Struktur des Ortes auswirkt, z.B. im Hinblick auf das Erscheinungsbild oder eine lärmmäßige Betroffenheit. Dabei beschränkt sich die in der Selbstverwaltungsautonomie wurzelnde Rechtsstellung der Gemeinde im Kern auf den Anspruch auf fehlerfreie Berücksichtigung ihrer abwägungserheblichen Belange in der fachplanerischen Abwägung.

Auswirkungen dieser Schwere sind nicht erkennbar. Zwar führt die Planung zu einer Verdopplung des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt Donaurieden der K 7361 und zu einer Lärmzunahme von aufgerundet 3 dB(A), weshalb den insoweit unzumutbar Betroffenen Lärmschutz gewährt wird. Die Überschreitungen des insoweit anzusetzenden Richtwerts bleiben allerdings auf einzelne Gebäude entlang der Straße begrenzt und wirken sich nicht auf die Ortsstruktur aus. Eine Bauleitplanung entlang der K 7361 in Donaurieden existiert im Übrigen nicht.

Die Belastung der K 7361 bleibt auch mit Querspange noch unter der durchschnittlichen Belastung einer Kreisstraße. Vergleicht man die Stundenbelastung im Planfall mit den Straßenentwürfen der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), so entspricht die künftige Verkehrsstärke der K 7361 in der Spitzenstunde mit 315 Kfz/h der einer sogenannten „Wohnstrasse“ mit unter 400 Kfz/h.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass die prognostizierte Verkehrszunahme Befürchtungen bei den Bewohnern Donauriedens weckt; hält diese Befürchtungen bei objektiver Betrachtung allerdings nicht für begründet. Weder unter Sicherheits- noch sonstigen Aspekten werden sich wesentliche Verschlechterungen einstellen. Die vorhandenen Unzulänglichkeiten werden mit dem durch die Querspange verursachten Mehrverkehr nicht wesentlich stärker zum Tragen kommen. Weder wird es zu einer zusätzlichen Teilung des Orts kommen, noch wird die Ortskern- und Dorfentwicklung eingeschränkt, noch wird der Zugang zum Alldorf mit Schule, Kindergarten, Rathaus, Bank und Bushaltestelle erschwert.

c) Umfassende Überprüfung des Planfeststellungsbeschlusses

Grundsätzlich folgt aus Art. 28 Abs. 2 GG kein Recht auf umfassende Überprüfung des Planfeststellungsbeschlusses unter allen rechtlichen Gesichtspunkten. Allerdings können Gemeinden eine Überprüfung der Planrechtfertigung dann beanspruchen, wenn durch ein Vorhaben wesentliche

Teile des Gemeindegebiets der gemeindeeigenen Planung entzogen würden, hinreichend gesicherte Planungen der Gemeinde unmöglich gemacht oder die Funktionsfähigkeit gemeindlicher Einrichtungen beeinträchtigt würden. Dies folgt aus der subjektiven Rechtsstellungsgarantie, die Art. 28 Abs. 2 S. 1 GG mit der Gewährleistung der kommunalen Selbstverwaltung verbindet (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 - 4 A 1001/04).

Anhaltspunkte hierfür bestehen nicht; im Übrigen ergibt sich vorliegend die Planrechtfertigung des Vorhabens bereits unmittelbar aus dem Gesetz (siehe im Einzelnen oben B VIII 1).

d) Vorbringen der Kommunen und Ortsteile im Übrigen

aa) Erbach

Die Auswirkungen der Maßnahme auf das Stadtgebiet Erbach stellen sich für Kernstadt und Ortsteile sehr unterschiedlich dar. Während die Kernstadt durch die Querspange von Verkehren entlastet wird, muss Donaurieden im Zuge der K 7631 Mehrverkehr hinnehmen; auch Oberdischingen erfährt eine Mehrbelastung im Zuge der B 311. Ersingen und Dellmensingen werden in der Summe von Verkehren entlastet, es finden allerdings gewisse Verschiebungen statt.

Insgesamt hat sich die Stadt Erbach dahingehend positioniert, dass sie die Verkehrsentlastung auf der Ortsdurchfahrt begrüßt. Sie ist gleichzeitig der Meinung, bei verbleibenden 14.250 Kfz/24h könne von einer deutlichen Verkehrsentlastung nicht gesprochen werden. Der Nutzen der Maßnahme stehe örtlich in einem kritischen Verhältnis zu den Eingriffen.

Die Stadt fordert daher, im Beschluss die Straßenverkehrsbehörden zu verpflichten, geeignete Anordnungen zu treffen, um Erbach und Donaurieden noch deutlicher zu entlasten. Auch solle die B 311 alt in ihrer verkehrlichen Bedeutung zurückgestuft werden.

Hierzu hat der Vorhabenträger darauf hingewiesen, dass genehmigungspflichtige Schwerlasttransporte künftig über die Querspange abgewickelt werden können. Bauliche sowie andere verkehrlenkende Maßnahmen sind nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

Soweit die Stadt darüber hinaus angeregt hatte, die Verknüpfung von B 311 alt und neu über einen Kreisverkehrsplatz mit Bypass zu realisieren, wurde dies bereits oben im Rahmen der Variantenprüfung behandelt.

Die Auswirkungen auf Donaurieden wurden ebenfalls bereits gewürdigt. Soweit sich alle Ortsteile auf die Beeinträchtigung siedlungsstrukturelle Belange berufen, sind vorhabensbedingte Eingriffe nicht gegeben. Im Übrigen wurden siedlungsstrukturelle Belange im Rahmen der Variantenwahl ausführlich behandelt.

bb) Oberdischingen

Oberdischingen ist durch Mehrverkehr im Zuge der B 311 alt betroffen, was bei zwei Gebäuden dazu führt, dass nachts die Schwelle von 60 dB(A) überschritten und damit ein Lärmpegel erreicht wird, der als gesundheitsgefährdend einzustufen ist. Insoweit wird passiver Lärmschutz gewährt.

Da die vorliegende Planfeststellung erst mit der Verflechtungsstrecke für den Knotenpunkt B 311 alt / Querspange beginnt, strebt das Regierungspräsidium Tübingen an, im Anschluss an die Erlangung des Baurechts für die Querspange die Planungen für den Ausbauabschnitt B 311 im Bereich Oberdischingen aufzunehmen. Im Zuge dieser Maßnahme wird aufgrund der dann direkten Wirkungen des Straßenbauvorhabens ein höheres Schutzniveau zu gewährleisten sein. Auch die Unfallproblematik am Knotenpunkt B 311 alt / K 7412 wird in diesem Zusammenhang behoben werden.

cc) Achstetten

Soweit die Gemeinde in der ausgelegten Planung durch Kompensationsmaßnahmen zugunsten der Feldlerche betroffen war, sind diese Maßnahmen aus der Planung heraus genommen worden. Eine Betroffenheit der Gemarkung Stetten durch Ackerrandstreifen liegt daher nicht mehr vor.

Das im Grunderwerbsverzeichnis und in einigen Plänen aufgeführte Flurstück 1449 der Gemarkung Stetten war tatsächlich von Anfang an nicht betroffen, insoweit lag ein redaktioneller Fehler vor, der behoben wurde. In den festzustellenden Unterlagen ist das Flurstück somit nicht mehr enthalten.

Im Grunderwerbsverzeichnis versehentlich aufgeführt war außerdem das Flurstück 1041/3 der Gemarkung Stetten. Es wurde tatsächlich von Anfang an nicht benötigt und ist in den festzustellenden Unterlagen auch nicht mehr enthalten. Tatsächlich gemeint war mit der falschen Bezeichnung das Flurstück 1448 der Gemarkung Stetten, das im Grunderwerbsverzeichnis nicht aufgeführt war. Bei diesem landeseigenen Grundstück handelt es sich um die Rot, die in diesem Bereich für eine Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung benötigt wird.

Soweit die Befürchtung geäußert wurde, die Eigenwasserversorgung Achstettens mit der Quelfassung in Stetten könnte durch die Querspange gefährdet werden, ist dies nicht begründet. Die Querspange liegt außerhalb von Wasserschutzgebieten. Das Einzugsgebiet der Quelfassungen von Stetten liegt oberstromig der Baumaßnahme, so dass nachteilige Auswirkungen auf die Trinkwasserversorgung ausgeschlossen werden können.

Eine wesentliche Betroffenheit durch Lärm oder Schadstoffe im Bereich Stetten ist nicht gegeben. Die Querspange befindet sich mehr als 1 km nördlich der Wohngebiete "Brühlacker 1 + 2". Die Grenzwerte für Lärm werden bereits nach ca. 500 m in Richtung Stetten eingehalten. Erhebliche Auswirkungen durch Geräusch- oder Schadstoffimmissionen von der Querspange sind mithin auszuschließen.

Die Verkehrsbelastung auf der K 7374 zwischen Dellmensingen und Stetten erhöht sich von 4.100 Kfz/24h im Prognosenullfall 2020/25 (6,8 Fahrzeuge/Minute) auf 4350 Kfz/24h mit Querspange (7,3 Fahrzeuge/Minute). Die Verkehrsbelastung entlang der B 30 bei Stetten erhöht sich von 31.000 Kfz/24h (51,7 Fahrzeuge/Minute) auf 32.850 Kfz/24h (54,8 Fahrzeuge/Minute). Aufgrund dieser geringen Erhöhung von 250 Kfz/24h auf der K 7374 und 1.850 Kfz/24h auf der B 30 sind Einschränkungen der Wohn- und Lebensqualität nicht zu befürchten.

dd) Abkürzungsverkehre

Soweit mehrere Kommunen (Staig, Illerkirchberg, Hüttisheim) die Sorge geäußert haben, es komme bereits infolge der Querspange und zusätzlich durch eine eventuelle Bemaung von B 30 / B 311 zu Mehrverkehr in ihren Bereichen, wurde diese Thematik bereits oben ausführlich behandelt. Die Wirkungen der Querspange auf die umliegenden Gemeinden wurden untersucht; wesentliche Auswirkungen sind insoweit nicht zu erwarten. Eine Bemaung von B 30 / B 311 erfolgt nach dem Gesetz zur Neuregelung mautrechtlicher Vorschriften für Bundesfernstraßen vom 12.07.2011, in Kraft getreten am 19.07.2011, nicht.

ee) Staig

Gefordert wurde schließlich von der Gemeinde Staig eine geschlossene Radwegverbindung zwischen Dellmensingen und Humlangen. Dem kann nicht entsprochen werden, da die bestehende Radwegverbindung vorhabensbedingt nicht erheblich beeinträchtigt wird. Da es sich insoweit erkennbar nicht um eine Folgemaßnahme der Planung handelt, kann eine Aufwertung der Radwegbeziehung in diesem Verfahren nicht erfolgen.

Für verkehrslenkende und -beruhigende Maßnahmen wäre gegebenenfalls die Straßenverkehrsbehörde zuständig.

10. Belange der Leitungsträger

Die Hinweise der Leitungsträger werden berücksichtigt. Die baureifen Pläne und die Einzelheiten der Bauausführung, insbesondere der Zeitplan der Bauarbeiten und der Koordinierungsvorlauf werden mit den Versorgungsunternehmen rechtzeitig vor Bauablauf abgestimmt.

Die Kostentragung der Maßnahmen zur Sicherung bzw. Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen im Zuge der Straßenbaumaßnahme richtet sich im Einzelnen nach dem Rahmenvertrag bzw. den gesetzlichen Vorschriften.

Im Einzelnen:

220-/380-kV-Hochspannungsfreileitung Dellmensingen - Vöhringen, Bl. 4528, Maste 4 - 8

Die Leitung ist im Bauwerksverzeichnis unter der laufenden Nr. 83 aufgeführt. Bei dieser Leitung ist der bisherige und künftige Eigentümer durch RWE Transportnetz Strom GmbH zu ersetzen. Die B 311 kreuzt etwa in Bau-km 6+160 die Hochspannungsfreileitung mit ihrem 2 x 32,50 m = 65,00 m breiten Schutzstreifen. Hiernach sind umfangreiche Sicherungsmaßnahmen im Bereich des Mastes 7 auf Grund der geplanten Geländeänderungen erforderlich.

220-/380-kV-Hochspannungsfreileitung Dellmensingen - Meitingen, Bl. 4521, Maste 6 - 7

Gemäß den eingereichten Planunterlagen endet der Planfeststellungsbereich am Rand des 2 x 33 m = 66 m breiten Schutzstreifens. Maßnahmen im Schutzstreifen der Hochspannungsfreileitung sind gegebenenfalls mit der RWE Transportnetz Strom GmbH abzustimmen.

Der Westernachweg hat im Bereich der Kreuzung mit der 110 kV-Leitung Dellmensingen-Achstetten, EnBW Anlage 0007, Mast N3. 3-4, eine Höhenlage von 484,4 müNN. Bei Einhaltung dieser Höhe sind nach Angaben der EnBW die erforderlichen Mindestabstände gerade noch ein-

gehalten. Die Querspange selbst kreuzt die genannte Anlage zwischen Masten 2 und 3. Dort ist der Bodenabstand der Leiterseile größer.

In den Schutzstreifen der Hochspannungsfreileitungen sind teilweise Anpflanzungen von Gehölzen vorgesehen. Sicherheitsabstände sind nach näherer Angabe der Leitungsbetreiber einzuhalten. Der Vorhabenträger hat zugesagt, die Vorgaben einzuhalten.

11. Belange der Bahn

Das Eisenbahn-Bundesamt hat keine Bedenken. Es hat gefordert, die Gesamtbaumaßnahme und die erforderlichen Schutzmaßnahmen zur Aufrechterhaltung eines sicheren Eisenbahnbetriebes auf der Strecke 5400 Ulm-Friedrichshafen rechtzeitig vor Baubeginn mit der DB Netz AG abzustimmen. Erforderlich werdende Streckensperrungen, Einrichtungen von Langsamfahrstellen und sonstige Schutzmaßnahmen sind aufgrund der vorgegebenen Fristen der DB Netz AG bereits in der Vorplanung der Gesamtmaßnahme mit der DB Netz AG abzustimmen und festzulegen. Des Weiteren wird die Aufstellung einer Baudurchführungsvereinbarung zwischen dem Straßenbaulastträger und der DB Netz AG empfohlen. Bei der Durchführung der Gesamtmaßnahme sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik, die Richtlinien der DB Netz AG, die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und die Eisenbahnsignalordnung (ESO) zu beachten.

Schließlich wird darauf hingewiesen, dass bei dem neuen Straßenbrückenbauwerk entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik im Eisenbahnbau Bahnerdungen für eine spätere Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke mit berücksichtigt werden sollen. Der Vorhabenträger hat zugesagt, die Hinweise zu beachten.

Die lichte Höhe des Brückenbauwerks über die Bahn beträgt 5,7 m, so dass eine Elektrifizierung der Strecke nachträglich erfolgen kann.

12. Wehrverwaltung

Die B 311 ist im Bereich der vorliegenden Planung als Verbindungsstraße 7714 Bestandteil des Militärstraßengrundnetzes. Die Vorgaben der „Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge (RABS)“ werden eingehalten.

Der Vorhabenträger hat zugesagt, den Beginn und die Fertigstellung der Baumaßnahme dem Wehrbereichskommando IV -G4 Verkehrsinfrastruktur-, Heidemannstraße 50 in 80939 München anzuzeigen.

13. Stadtwerke Ulm

Die Stadtwerke Ulm betreiben bei Donaustetten ein Wasserkraftwerk. Der Betrieb der Wasserkraftanlage Donaustetten erfolgt auf der Grundlage der bis zum 31.12.2048 befristeten wasserrechtlichen Entscheidung des Regierungspräsidium Tübingen vom 30.03.2001. Danach beträgt das Stauziel am Kraftwerk Donaustetten 481,26 müNN. Die maximale Fallhöhe beträgt 7,5 m.

Für den Betrieb des aus artenschutzrechtlichen Gründen erforderlichen Polders nördlich von Dellmensingen im Gewann „Lüsse“ soll Wasser aus dem Donaukanal entnommen werden.

Der Polder dient der Schaffung von Ersatzlebensraum für Wasser- und Watvögel. Für seine Funktion ist seine Regulierbarkeit von besonderer Bedeutung, wofür die Höhenunterschiede zwischen Einlauf (Kanal) und Auslauf (Rot) eine optimale Voraussetzung bieten. Das vorgelegte Konzept sieht vor, dass ab November ca. 50.000 m³ Wasser aus dem Donaukanal entnommen werden. Ab Anfang März soll der Wasserspiegel abgesenkt und ab Mai wieder angehoben werden. Anfang/Mitte Juli soll der Wasserstand erneut abgesenkt werden bis zum Tiefstand Mitte September. Bei einer Abgabe von ca. 10 l/s würde die vollständige Befüllung mit 50.000 m³ 2 Monate dauern. Eine stetige Entnahme über das gesamte Jahr wäre nicht zielführend.

Die Abflusswerte der Donau in Neu-Ulm zeigen, dass im März/April/Mai die höchsten Abflüsse erreicht werden, die niedrigsten werden im November/Dezember/Januar erreicht. Es wurde daher mit dem Fachgutachter Artenschutz abgestimmt, dass eine Wassereinleitung in den Polder bereits ab dem 10.10. möglich ist. Eine frühere Befüllung würde die Funktionalität des Polders für Watvögel einschränken und kommt daher nicht in Betracht.

Bei ausreichendem Wasserangebot in der Donau führt die Wasserentnahme aus dem Donaukanal nicht zu Einbußen bei der Stromproduktion. Bei Niedrigwasser kann der Fall eintreten, dass infolge der Wasserentnahme für den Polder das Stauziel nicht erreicht wird. Nach den Darlegungen des Einwenders wird aufgrund der Einlaufverluste vom Donaumutterbett in den Kanal und Stausee in der Regel gerade das festgelegte Stauziel erreicht.

Die Wasserentnahme für den Polder ist wegen der Beeinträchtigung des Wasserrechts dem Grunde nach für die restliche Geltungsdauer der wasserrechtlichen Entscheidung zu entschädigen. Der Einwender hat insoweit Berechnungen vorgelegt, wonach sich für die Entnahme von 100.000 m³ im Jahr ein Verlust von 150 € ergibt. Die Einzelheiten sind im Rahmen der angestrebten Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Kraftwerksbetreiber zu regeln. Kommt eine Vereinbarung insoweit nicht zustande, ist die Höhe der Entschädigung durch die Planfeststellungsbehörde festzulegen.

Bei der Ausführungsplanung des Polders sind die Hinweise des Einwenders zu berücksichtigen aus dem Schreiben vom 01.02.2011 zu berücksichtigen. In der angestrebten Vereinbarung sind nähere Einzelheiten zu regeln.

Hinweis:

Das Vorbringen zum Polder ist gemäß § 17a Nr. 7 FStrG präkludiert. Der Einwender wurde zum Planfeststellungsverfahren angehört und hat mit Schreiben vom 29.04.2009 auch Stellung genommen, allerdings den Polder dort nicht thematisiert.

14. Einwendungen und Belange Privater

Im Anhörungsverfahren 2009 gingen über 700 Einwendungsschreiben Privater ein. Dabei befinden sich mehrere Unterschriftenlisten, mehrere gleichlautende Einwendungsschreiben und Einzeleinwendungen. Im Rahmen der Anhörung 2010/2011 zur Planänderung im Bereich des Westernachwegs gingen weitere Einwendungen ein.

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

a) Allgemeines zu Eigentum und Pacht

Für das Vorhaben wird neben privates Eigentum sowohl für die Straßenbaumaßnahme als auch für naturschutzrechtliche Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen sowie artenschutzrechtlich begründete Maßnahmen benötigt. Jede Inanspruchnahme privater Flächen stellt grundsätzlich einen schwerwiegenden Eingriff für den betroffenen Eigentümer dar. Dem privaten Eigentum wird daher bei der Abwägung besondere Bedeutung zugemessen. Es genießt allerdings keinen absoluten Schutz. Vielmehr können die Belange betroffener Eigentümer bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden.

Der Bedarf für das geplante Vorhaben wurde gesetzlich verankert. Die Planung wird getragen durch infrastrukturelle Belange und das Ziel, die Ortsdurchfahrt Erbach von Verkehren zu entlasten. Diese Belange überwiegen vorliegend die Interessen der privaten Grundstücksbetroffenen an einem vollständigen Erhalt ihres Eigentums. Die Straßenplanung selbst sowie die landschaftspflegerische Begleitplanung wurden im Rahmen des Planungskorridors hinsichtlich der Schonung von Natur und Landschaft und der Schonung von landwirtschaftlichen Flächen optimiert. Eine Änderung der Trassenführung zugunsten einzelner Betroffener kommt daher nicht in Betracht, zumal einzelne kleinräumige Trassenverschiebungen nur dazu führen würden, dass ersatzweise andere private Flächen beansprucht würden. Auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken im vorgesehenen Umfang kann mithin nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Mit geringerer Eingriffsintensität lässt sich das planerische Ziel nicht erreichen. Daher müssen die privaten Eigentumsbelange in dem planfestzustellenden Umfang zurückgestellt werden. Die sich aus Artikel 14 Abs. 3 GG ergebenden verfassungsrechtlichen Anforderungen sind erfüllt.

Grunderwerbs- und Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Soweit Grundstückseigentümer nicht zur freihändigen Veräußerung der benötigten Flächen bereit sind, ist zur Ausführung des geplanten Vorhabens die **Enteignung** zulässig. Für etwaige nachfolgende Enteignungsverfahren entfaltet dieser Planfeststellungsbeschluss **Vorwirkung**. Dies bedeutet, dass der festgestellte Plan einem späteren Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend ist.

Vorliegend wurde eine Unternehmensflurbereinigung beantragt, mit der die Folgen der Planung auf einen größeren Kreis von Eigentümern verteilt werden soll.

Der Eigentumsverlust sowie eventuelle Belastungen durch Grunddienstbarkeiten sind durch die Straßenbauverwaltung zu entschädigen. Die **Höhe** der Entschädigung wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren geregelt, sondern kann frei vereinbart werden. Kommt eine Einigung nicht zustande, ist im Enteignungsverfahren über die Entschädigung zu entscheiden. Dasselbe gilt auch für die Fragen, ob sonstige Vermögensnachteile zu entschädigen sind, ob die Entschädigung in Geld oder in geeignetem Ersatzland festzusetzen ist oder ob der Eigentümer bei Teilinanspruchnahme die Ausdehnung auf das Restgrundstück bzw. die Restgrundstücke verlangen kann (Un-

wirtschaftliche Restflächen werden in der Regel vom Vorhabenträger erworben.). Auswirkungen auf die Agrarförderung werden grundsätzlich berücksichtigt (Kapitalisierung).

Auch für Grundstücksflächen, die während der Bauzeit vorübergehend in Anspruch genommen werden müssen, wird vom Vorhabenträger eine Entschädigung geleistet, die auch die damit verbundenen Nutzungsbeschränkungen umfasst. Diese Flächen werden nach Beendigung der Bauarbeiten wieder voll für den Eigentümer verfügbar sein.

Auch Pächter sind unter Zugrundelegung der jeweils bestehenden Pachtverträge grundsätzlich für den Eingriff in ein Pachtrecht und gegebenenfalls auch für den fehlenden Deckungsbeitrag aus den Pachtflächen zu entschädigen. Kann hierüber keine Einigung erzielt werden, wird auch diese Entschädigung im Enteignungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt.

b) Wertminderung

Grundstückseigentümer sind vor nachteiligen Nutzungsänderungen in der Nachbarschaft, z. B. vor dem Bau einer Straße, nur soweit geschützt, als das Recht Abwehr- und Schutzansprüche zubilligt. Gemäß § 41 BImSchG und § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG haben Nachbarn Anspruch darauf, dass von einem planfestzustellenden Vorhaben keine nachteiligen Wirkungen auf ihre Rechte ausgehen, andernfalls können sie entsprechende Schutzvorkehrungen bzw. unter den Voraussetzungen des § 42 BImSchG und § 74 Abs. 2 S. 3 LVwVfG eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen.

Vorliegend werden die maßgeblichen Schwellenwerte des § 41 Abs. 1 BImSchG bzw. des § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG weder beim Lärm noch bei den Schadstoffen überschritten (dazu oben B XIV 1 und XV 1 b). Für sämtliche Grundstücke bzw. Gebäude werden 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 Querspange als auch für deren mittelbare Auswirkungen. Halten sich die faktischen Beeinträchtigungen wie vorliegend im rechtlich zulässigen Rahmen, stehen den Betroffenen Abwehr-, Schutz- und Entschädigungsansprüche nicht zu. Die verbleibenden Beeinträchtigungen sind entschädigungslos hinzunehmen, und zwar auch dann, wenn der Grundstücksmarkt die veränderte Lage des jeweiligen Grundstücks im Hinblick auf den Bau der neuen Straße wertmindernd berücksichtigen würde. Derartige Wertminderungen allein durch Lagenachteile werden durch § 74 Abs. 2 S. 3 LVwVfG nicht erfasst (vgl. nur VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 28.03.1996, 5 S 1338/95). Diese Begrenzung des finanziellen Ausgleichs ist auch verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden (vgl. hierzu BVerwG, Urteil vom 29.01.1991, 4 C 51/89, BVerwGE 87, 332, 377 ff.). Einen Rechtsanspruch darauf, dass das Wohnumfeld unverändert bestehen bleibt, gibt es nicht. Die entstehenden Nachteile sind für die betroffenen Anwohner aus den die Planfeststellung tragenden Gründen zumutbar.

Im Übrigen wird der Wert eines Grundstücks nicht allein durch seine Lage, sondern von einer Vielzahl unterschiedlicher Faktoren bestimmt, so dass eine Wertminderung nicht ausschließlich kausal durch den Bau einer Straße bedingt sein muss. Zudem ist auch denkbar, dass sich eine bessere Erschließung der Raumschaft bzw. eine Entlastung anderer bisher von Immissionen belasteter Bereiche wertsteigernd auswirken kann.

c) Umwegentschädigung

Soweit in das Grundeigentum eingegriffen wird und daraus unmittelbar eine Belastung des Betroffenen derart erfolgt, dass er Umwege zu Nutzflächen in Kauf nehmen muss, ist dieser Eingriff zu entschädigen. Beruht der erzwungene Umweg hingegen allein darauf, dass eine bisher bestehende öffentliche Straße eingezogen oder verlegt wird, löst dies für sich genommen keine Entschädigungsansprüche aus, da auf die Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs an öffentlichen Straßen oder auf eine bestimmte allgemeine Verkehrslage kein Anspruch besteht. Insoweit hat jeder Verkehrsteilnehmer mit Änderungen bei der allgemeinen Straßen- und Wegeführung zu rechnen. Ein Entschädigungsanspruch kann im Einzelfall zu gewähren sein, wenn sich wesentliche Umwege als Folge eines direkten Grundstückszugriffs ergeben, z.B. bei der Durchschneidung eines Grundstücks. In der Regel wird der Mehrweg mindestens 400 m betragen müssen.

Wie bereits dargelegt, gewährleistet die vorliegende Planung, dass alle bewirtschafteten Flächen auch künftig ausreichend erschlossen sein werden. Soweit im Einzelfall geringe Umwege und längere Anfahrten in Kauf zu nehmen sind, sind diese zumutbar.

d) Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe

Droht infolge der Planfeststellung die Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Betriebs, ist dies ein Umstand, den die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung berücksichtigen muss.

Vorliegend haben mehrere Landwirte den Einwand der Existenzgefährdung erhoben. Hierzu hat die Planfeststellungsbehörde einen landwirtschaftlichen Gutachter der BIMA um Stellungnahme gebeten (Einwender Nr. 61, 585, 605, 608, 640). Hinsichtlich des Einwenders Nr. 596 ist eine eingehende Begutachtung nicht erfolgt, da er nach eigenen Angaben gegenüber dem Gutachter lediglich eine Hobbylandwirtschaft betreibt.

Eine Begutachtung des Betriebs des Einwenders Nr. 750 ist nicht erfolgt, da wegen der flächenmäßig geringen Betroffenheit eine Existenzgefährdung von vornherein offensichtlich ausgeschlossen ist.

Die flächenmäßige Betroffenheit und der Sachverhalt im Übrigen wurde anhand des Grunderwerbsverzeichnisses sowie im Rahmen eines Ortstermins des Gutachters unter Einsichtnahme in die Buchführung ermittelt. Die sachverständige Begutachtung wurde nach objektiven betriebswirtschaftlichen Maßstäben durchgeführt. Dabei wurde zunächst geprüft, ob der Betrieb längerfristig existenzfähig ist. Bei Pachtverträgen ist, sofern nichts anderes geregelt ist, an sich die nächstmögliche Kündigungsfrist zugrunde zu legen. Allerdings hat sich nach Angaben des Gutachters in den letzten Jahren die Praxis entwickelt, dass bei den Pachtverträgen mit Privaten zugunsten der Betroffenen eine Berücksichtigung erfolgt (Faktor 0,9), da auch ohne rechtliche Sicherung davon ausgegangen werden kann, dass die Flächen dem Betrieb über etliche Jahre zur Verfügung stehen. Sodann wurden die vorhabensbedingten Einbußen ermittelt. Die Begutachtung erfolgt nach der Nettorentabilität/ Faktorentlohnung. Entschädigungszahlungen für den Landverlust werden bei den Ergebnissen nicht berücksichtigt.

Der Gutachter kam zu dem Ergebnis, dass infolge des Vorhabens kein Betrieb in seiner Existenz bedroht wird. Den untersuchten Betrieben wird auch nach Entzug der für das planfestzustellende Vorhaben erforderlichen Flächen eine ausreichende Existenzgrundlage zur Verfügung stehen. Hinzu kommt, dass im Rahmen der beantragten Unternehmensflurbereinigung eine Verteilung der Lasten auf die Raumschaft erfolgen wird, so dass die verbleibenden Belastungen für die untersuchten Betriebe geringer sein werden als nach diesem Planfeststellungsbeschluss.

Die Gutachten liegen den untersuchten Betrieben vor und wurden im Rahmen von Einzelerörterungen auf Wunsch besprochen.

e) Hochwasserbetroffenheit privater Flächen

Die B 311 quert in Dammlage die Überschwemmungsbereiche von Donau, Westernach und Rot. Damit verbunden ist, wie bereits dargelegt, eine Behinderung des Hochwasserabflusses und damit des Wasserstandes im Hochwasserfall (siehe oben...). Wegen der Dammlage der Straße werden im Hochwasserfall vor allem Flächen südlich des Straßendamms erstmals, höher oder länger als bislang überflutet. Flächen nördlich des Damms werden künftig entlastet. Die Veränderungen sind auf der Grundlage der gutachterlichen Feststellungen für ein hundertjähriges Hochwasser („HQ 100“) in Karten dargestellt, die den Planunterlagen nachrichtlich beigelegt sind.

Betroffen sind im wesentlichen landwirtschaftlich genutzte Flächen. Im Bereich von Rot und Westernach kann es vorhabensbedingt nach den Modellberechnungen allerdings auch zu Einstauungen am Bahndamm und im Bereich des Umspannwerkes kommen.

Die betroffenen Grundstücke werden für die Straßenplanung nicht direkt in Anspruch genommen und unterliegen damit nicht den enteignungsrechtlichen Vorwirkungen des Planfeststellungsbeschlusses. Eigentümer und Nutzer haben allerdings einen Anspruch auf Berücksichtigung ihrer Belange, soweit mehr als geringfügige Nachteile infolge des Vorhabens eintreten.

Im Zuge der Anhörung wurden gegen die Grundstücksbetroffenheiten der ackerbaulich genutzten Flächen in Folge des Hochwassers Einspruch erhoben. Ebenso wurde gefordert, Schutzvorkehrungen für das Umspannwerk vorzusehen. Darüber hinaus ist der Vorhabenträger zu der Einschätzung gelangt, dass der Einstau des Bahndamms ein nicht hinnehmbares Risiko darstellt.

Nachteilige Wirkungen infolge der veränderten Abflusssituation sind im Rahmen der Planfeststellung zu bewältigen. Gemäß § 17 FStrG i.V.m. § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG hat die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf die Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld, wenn die Einwirkungen unter Berücksichtigung der Vorbelastung billiger Weise nicht ohne Ausgleich zugemutet werden können. Dies erfordert eine Güterabwägung. Der Ausgleichsanspruch richtet sich gegen den Vorhabenträger und kann u.U. auch zu einem Übernahmeanspruch führen.

aa) Bereich Donau/Donaukanal

In der Untersuchung zum Hochwasserabfluss der Donau wurde die gewählte Lösung empfohlen. Sie stellt sicher, dass bei den betroffenen Ortslagen keine Verschlechterung der bestehenden Hochwassersituation eintritt. Durch den Aufstau kommt es allerdings zu deutlichen Verschlechterungen der Hochwassersituation für landwirtschaftlich genutzte Flächen südlich der Querspange (Wasserspiegeldifferenzen bis zu 2,71 m) und in geringerem Umfang im Bereich zwischen Donau und Staukanal sowie östlich des Stausees (Wasserspiegeldifferenzen überwiegend bei ca. 20 cm).

Zusätzliche Durchlässe oder ein größeres Bauwerk würden zwar einerseits den Aufstau vermindern, jedoch andererseits zu höheren Strömungsgeschwindigkeiten im Bereich der Durchlässe oder des Bauwerkes und damit zu verstärkter Abschwemmgefahr führen, weshalb auf weitere Öffnungen verzichtet wird.

Gleichzeitig ist die Wahrscheinlichkeit von Schadenseintritten im Bereich der betroffenen Flächen gering. An der Donau ist erst ab einem 20-jährlichen Hochwasser (HQ 20) damit zu rechnen, dass das Wasser über die Ufer tritt. Auch treten Überschwemmungen eher außerhalb der Vegetationsperiode auf. Hinzu kommt, dass die meisten der betroffenen Grundstücke situationsbedingt durch ihre gewässernahe Lage vorbelastet sind. Schließlich würden aktive Schutzmaßnahmen in Gestalt von Dämmen / Rückhaltebecken unverhältnismäßige Eingriffe in Natur und Landschaft sowie privates Eigentum nach sich ziehen.

bb) Westernach und Rot

An Westernach und Rot ist bereits etwa alle 4 Jahre damit zu rechnen, dass das Wasser über die Ufer tritt. Auch finden hier die Überschwemmungen eher in der Vegetationsperiode statt. Bei einem HQ 100-Szenario an Rot und Westernach kann nach den Modellberechnungen künftig ohne Schutzmaßnahmen ein Einstau am Bahndamm und eine Überflutung im Bereich des Umspannwerkes nicht ausgeschlossen werden. Es wurden daher mehrere Maßnahmen zur Optimierung der Planung geprüft:

- die Errichtung einer Schutzmauer bei der Querung der K 7373 ca. 60-120 m östlich der Bahnlinie,
- ein direkter Schutz des Umspannwerkes durch lokale Maßnahmen, wie z.B. Dämme, und
- eine Aufweitung von Brücken und Schaffung von Durchlässen in der Querspange zwischen Westernach und Rot.

Diese Maßnahmen haben sich als nicht geeignet erwiesen, da sie mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand die Überschwemmungsflächen nicht merklich reduzieren können.

Der Vorhabenträger hat sich daher dafür entschieden, Änderungen im Bereich der Überführung des „Westernachwegs“ vorzunehmen. Der Westernachweg wird ab Bau-km 0+212 bis 0+258 auf einer Länge von ca. 470 m erhöht. Dabei wird der Weg um bis zu 86 cm, von 483,52 auf 484,38 müNN, angehoben und wieder in seiner Ursprungsform, teilweise mit einer Asphalttragdeckschicht und teilweise mit einer ungebundenen Decke (Schotter), hergestellt. Eine durchgehende Asphaltierung des angehobenen Feldweges ist nicht geboten, da sie auch bisher nicht gegeben und auf

ebenen Wegen auch nicht erforderlich ist. Links und Rechts des Westernachweges ist eine Böschung mit einer Breite von ca. 5 m vorgesehen. Flankierend wird der Brückenquerschnitt an der Westernach verkleinert.

Diese Maßnahmen verändern die Hochwassersituation im Untersuchungsgebiet positiv. So behindert künftig die Querspange den Abfluss in Richtung Norden, führt jedoch nur im Oberwasser der Querspange zu Aufhöhungen. Im Unterwasser der Querspange ergeben sich wegen der Retentionswirkung des oberhalb aufgestauten Wassers etwas günstigere Hochwasserspiegellagen als im Istzustand.

Erreicht wird damit ein vollständiger Schutz des Umspannwerks und des Bahndammes. Die Wahrscheinlichkeit von Überflutungen in diesem Bereich verringert sich gegenüber dem Nullfall sogar deutlich. Landwirtschaftliche Flächen werden geschont, da die Ausbreitung des Hochwassers im Wesentlichen auf den Bereich reduziert wird, der auch ohne die Querspange schon von Hochwasserereignissen betroffen ist. Ohne Erhöhung des Westernachweges würde sich ein HQ 100 in diesem Bereich auf ca. 54 ha Fläche ausbreiten. Durch die Erhöhung des Westernachweges verringert sich diese Ausbreitung um ca. 26 ha auf verbleibende ca. 28 ha.

Ein Retentionsraumverlust ist mit der ergänzenden Maßnahme nicht verbunden. Verbesserungen des Hochwasserschutzes, die infolge der ursprünglichen Planung ohne Schutzmaßnahmen für die Ortslage Dellmensingen als Nebeneffekt der aufstauenden Wirkung des Straßendamms eingetreten wären, werden durch die Schutzmaßnahme allerdings verringert. Die Hochwassergefährdung wird aber nach wie vor nicht verschlechtert, sondern tendenziell verbessert.

Die Erhöhung des Wirtschaftsweges erfordert in geringem Umfang auch die direkte Inanspruchnahme privater Flächen. Im Kreis Biberach (Gemeinde Achstetten - Gemarkung Stetten) sind die Flurstücke 1336 und 1338 betroffen. Im Alb-Donau-Kreis (Gemeinde Erbach - Gemarkung Dellmensingen) sind die Flurstücke 1192, 1193, 1194, 1195, 1197, betroffen.

Die notwendigen Flächen, um die Höhendifferenz zwischen dem angrenzenden Weg und den jeweiligen Grundstück im Verhältnis von 1:1,5 zu überwinden, werden erworben. Im Übergang zu den Flurstücken wird das Gelände angepasst. Der Vorhabenträger hat bei der Erörterungsverhandlung zugesagt, die neuen Böschungsflächen am erhöhten Feldweg in Abstimmung mit dem Eigentümer an den Bestand anzupassen, und dass sie mindestens eine Neigung von 1:1,5 erhalten.

Die Wirtschaftswegbreite beträgt 3,00 mit jeweils 75 cm Banketten und ist am Bestand orientiert. Eine Begegnung ist auf 4,50 m nutzbare Breite möglich. Bei Bau-km 0+280 ist bereits eine Ausweichstelle vorgesehen. Der Bereich, indem die Wegeerhöhung durchgeführt wird, ist von diesem Standort einsehbar, so dass auch ein Begegnen mit breiteren Fahrzeugen möglich ist.

Der Belang, Bahndamm und Umspannwerk sowie eine Vielzahl privater Flächen, die ohne die Straßenbaumaßnahme nicht von Hochwasser betroffenen sind, zu schützen, überwiegt die Belange der Eigentümer und Pächter, die von einem direkten Flächenzugriff betroffen sind, und ebenso die Belange der Grundeigentümer und Nutzer, die infolge der Schutzmaßnahme stärker als bisher von Hochwasser betroffen sind.

Andere Schutzmaßnahmen, die einen vergleichbaren oder besseren Schutz bewirken, sind nicht ersichtlich. Insbesondere lassen sich die mit der Erhöhung des Wirtschaftsweges gegenüber dem Planungsfall ohne Erhöhung des Wirtschaftsweges verbundenen Neu- und Mehrbelastungen nicht verhindern. Sie sind hinzunehmen, weil die Vorteile dieser Schutzmaßnahme ihre Nachteile deutlich überwiegen.

cc) Entschädigung

Soweit infolge der veränderten Hochwassersituation erhebliche Nachteile eintreten, haben Eigentümer und Pächter dem Grunde nach einen Anspruch gegen den Vorhabenträger auf angemessene Entschädigung in Geld, § 17 FStrG i.V.m. § 74 Abs. 2 S. 3 LVwVfG.

Der Vorhabenträger hat zugesagt, erhebliche Nachteile zu entschädigen. Die Planfeststellungsbehörde hat zu den Maßstäben der Entschädigung einen landwirtschaftlichen Gutachter der BIMA um Stellungnahme gebeten. Er hat dargelegt, dass sich die Überschwemmung landwirtschaftlicher Grundstücke auswirken kann in einer Minderung des Verkehrswertes und in einer Minderung des Ertragswertes (Erwerbsverlust). Er hat sodann anhand des Vergleichswertverfahrens für die Gemarkungen Donaurieden, Ersingen und Oberdischingen untersucht, ob für landwirtschaftliche Grundstücke, die bereits jetzt in einem Überschwemmungsgebiet (HQ20, HQ40/50, HQ100) liegen, geringere Bodenpreise erzielt wurden als für Grundstücke, die auf diesen Gemarkungen außerhalb solcher Gebiete liegen. Insgesamt gesehen hat er aus den Kaufpreissammlungen keine Hinweise auf signifikant geringere Preise für Grundstücke in Überschwemmungsgebieten gefunden:

1.1 Oberdischingen

Es sind lt. Kaufpreissammlung keine Hinweise für Preisabschläge bei in Überschwemmungsgebieten gelegenen Grundstücken zu erkennen. Vielmehr liegen die Vergleichspreise der im HQ20-Hochwassergebiet verkauften Grundstücke in der gleichen Höhe wie bei unbelasteten Grundstücken (2,- bis 2,50 €/qm).

1.2 Donaurieden

Grundstücke, die in einem ausgewiesenen Überschwemmungsgebiet liegen, sind nach der mir vorliegenden Kaufpreissammlung in den letzten Jahren nicht gehandelt worden. Einige gehandelten Grundstücke liegen jedoch in ausgewiesenen Druckwassergebieten. Diese erzielten Preise zwischen 2,- und 2,50 €/qm, im Durchschnitt 2,13 €/qm.

Die landwirtschaftlichen Bodenwerte ohne Berücksichtigung der im Druckwassergebiet gelegenen bewegen sich zwischen 1,08 und 3,06 €/qm, der Durchschnitt beträgt 2,50 €/qm. Zwei in einem Wasserschutzgebiet liegende Grundstücke, wo vordergründig zu vermuten wäre, dass sie deswegen geringer bewertet werden, erzielten dagegen Preise von 2,91 €/qm und 3,04 €/qm.

1.3 Ersingen

Hier liegen die verwertbaren Kaufpreise zwischen 1,02 und 4,48 €/qm. Der Gesamtdurchschnitt liegt bei 1,81 €/qm, während der Durchschnittspreis der in einem ausgewiesenen Überschwemmungsgebiete befindlichen Grundstücke bei 2,17 €/qm liegt. Begründet ist diese Auffällig vermutlich darin, dass einige dieser Grundstücke sehr ortsnah sind und deswegen höhere Preise erzielten. Aber auch ohne die ortsnahen Grundstücke liegen die im ausgewiesenen Überschwemmungsgebiet gehandelten Grundstücke im Preisbereich der außerhalb gelegenen.

Ergebnis: Die sich scheinbar auf Gemarkung Donaurieden zeigende Tendenz geringerer Preise bei Grundstücken in Druckwassergebieten wird in den Gemarkungen Oberdischingen

gen und Ersingen nicht bestätigt. Offensichtlich werden die Bodenpreise im dortigen Raum überwiegend von anderen Sachverhalten bestimmt als von der Lage in einem ausgewiesenen Überschwemmungsgebiet. Diese Hochwasserereignisse (HQ20 – HQ100) treten relativ selten auf und werden deswegen vermutlich bei einer Kaufpreisfestlegung kaum berücksichtigt.

In einem zweiten Schritt wurde überschlägig kalkuliert, welche (auf Dauer) kapitalisierten Erwerbsverluste sich bei verschiedenen Hochwasserereignissen ergeben können. Der Gutachter kam zu dem Ergebnis, dass bei einem HQ100-Hochwasser ein Schaden von 500,- €/ha, beim HQ50-Hochwasser ein Schaden von 600,- €, beim HQ20-Hochwasser ein Schaden von 700,- €/ha und beim HQ10 von 800,- €/ha anzunehmen ist. Bei den häufigeren Hochwasserereignissen sind auch vermehrt Sommerhochwasser enthalten, bei denen größere Schäden verursacht werden.

Unterstellt wird in der Berechnung auch, dass das erste Hochwasser bereits zur Hälfte der ersten Periode und nach der ersten Periode im Abstand einer vollen Periode auftritt (Bsp.: HQ 50, Ausgangsjahr 2010, erstes Auftreten im Jahr 2035, zweites Auftreten in 2060, drittes Auftreten 2110 usw.).

Danach ergeben sich folgende Erwerbsverluste:

- HQ100: Erwerbsverluste 500,- €/Schadensjahr
 - Entschädigung: 80,46 €/ha bzw. 0,01 €/qm
- HQ50: Erwerbsverluste 600,- €/Schadensjahr
 - Entschädigung: 323,32 €/ha bzw. 0,03 €/qm
- HQ20: Erwerbsverluste 700,- €/Schadensjahr
 - Entschädigung: 1.060,58 €/ha bzw. 0,11 €/qm
- HQ10: Erwerbsverluste 800,- €/Schadensjahr
 - Entschädigung: 2.323,36 €/ha bzw. 0,23 €/qm

Die Planfeststellungsbehörde hält die Ertragswertminderung vorliegend geeignet zur Ermittlung der Entschädigungssumme. Nach dem Grundsatz der Einmaligkeit der Entschädigung ist eine Entschädigung nach folgenden Maßstäben zu leisten:

Für den Bereich der Donau wird für die Höhe der Entschädigung der HQ 20 Fall zugrunde gelegt (Erwerbsverlust 700,- €/Schadensjahr). Alle Flächen, die nach dem Gutachten Herzog und Partner 2008 bei einem HQ 100 mindestens 11 cm Wasserspiegeldifferenz zum Bestandsfall aufweisen, und im Bestandsfall bei einem HQ 100 nicht bereits mindestens 20 cm hoch überflutet werden, erhalten damit eine Entschädigung von 0,11 €/qm.

Für die Flächen an Westernach und Rot wird für die Höhe der Entschädigung der HQ 10 Fall zugrunde gelegt (Erwerbsverlust 800,- €/Schadensjahr). Alle Flächen, die nach dem Gutachten Dr. Ludwig im Planfall mindestens 11 cm Wasserspiegeldifferenz zum Bestandsfall aufweisen, und die im Bestandsfall bei einem HQ 100 nicht bereits mindestens 20 cm überflutet sind, erhalten eine Entschädigung von 0,23 €/qm.

Bei Grundstücken, die bisher schon im Hochwasserfall mit einer Überstauung von mindestens 20 cm betroffen waren, ist davon auszugehen, dass sie durch eine höhere Überstauung keinen erheblichen zusätzlichen Schaden erleiden. Unabhängig von der Vorbelastung ist eine Erhöhung

des Wasserspiegels um bis zu 11 cm als geringfügig einzustufen und damit entschädigungslos hinzunehmen.

f) Gewerbetreibende

Für Gewerbetreibende lässt sich aus dem Fernstraßengesetz kein Entschädigungsanspruch für Umsatzeinbußen ableiten, die aus der Verlagerung von Verkehrsströmen als Folge einer Veränderung des Wegenetzes herrühren (BVerwG, Beschluss vom 21.10.2003, Az. 4 B 93/03). Es besteht keine Anspruch auf den Erhalt von Chancen und günstigen Lagebedingungen.

g) Betrieb von Wärmepumpen in Dellmensingen

Die Antragstrasse verläuft auf Höhe Dellmensingen in rund 500 m Entfernung zur Wohnbebauung. Der minimale Abstand ergibt sich beim Wohngebiet Aspen mit rund 300 m. Aus topographischen Gründen wird ein bis zu ca. 7 m tiefer Einschnitt südlich von Dellmensingen erforderlich. Einwender befürchten, der Grundwasserspiegel werde sich durch den Einschnitt verändern und damit den Betrieb der Wärmepumpen im Wohngebiet Aspen beeinträchtigen.

Der Vorhabenträger hat den Einschnittbereich in der Baugrunduntersuchung von 1998 durch die Kernbohrung BK 98/7 erkundet. Bei Bau-km 6+040 ergab sich eine Gradientenhöhe von 487,6 müNN und eine Grundwasserhöhe von 485,0 müNN. Der Grundwasserstrom wird demnach nicht angeschnitten. Bei einem Abstand von Gradiente zum Grundwasser mit 2,60 m ist davon auszugehen, dass der Grundwasserstrom durch den Straßeneinschnitt nicht beeinträchtigt wird und somit der Betrieb der Wärmepumpen nicht negativ beeinflusst wird.

Gemäß der Zusage im Erörterungstermin hat der Vorhabenträger die Auswirkungen im Einschnittbereich auf den Grundwasserstrom nochmals überprüft und die Abstände von Gradiente und Grundwasserhöhen dargestellt. Die Angaben der Einwender, wonach das Grundwasser im Wohngebiet Aspen, Dekan-Eiberger-Weg, in einer Tiefe von ca. 4,50 m ansteht, bestätigen das Ergebnis, dass ein ausreichender Abstand der Gradiente zum Grundwasserstrom besteht.

Auch für die Grundstücke im „Gsteig“ ist aufgrund des Einschnitts der Trasse im Bereich von Bau-km 5,8 bis 6,9 eine Veränderung der Grundwassersituation nicht zu erwarten, da sich die Baumaßnahme im Einschnitt noch über dem Grundwasserspiegel befindet und kein Grundwasser angeschnitten wird. Es ist daher nicht geboten, eine Beweissicherung anzuordnen.

h) Einzeleinwendungen

Hinweis zur Anonymisierung:

In der offengelegten Fassung dieses Planfeststellungsbeschlusses sind aus Gründen des Datenschutzes die Namen und Adressen der im folgenden behandelten Einwender durch Vergabe einer Einwendernummer anonymisiert. Diese Einwender erhalten die ihnen zugeteilte Einwendernummer beim Regierungspräsidium Tübingen, Referat 24, Konrad-Adenauer-Straße 20, 72072 Tübingen.

EW Nr. 6:

Der Einwender hat die in der Erörterungsverhandlung zugesagten Unterlagen erhalten.

EW-Nr. 29:

Die Einwender betreiben hauptberuflich eine Schafzucht. Die Herden werden hauptsächlich zur Gewässerdampfpflege eingesetzt. Die Einwender befürchten, infolge des Vorhabens werde es im Bereich der von ihnen genutzten Schafställe häufiger zu Überschwemmungen und Überflutungen kommen, wodurch Tiere gefährdet würden und gelagertes Heu vernichtet werden könne. Der Schafstall auf Flurstück Nr. 1152 der Gemarkung Dellmensingen sei aufgrund behördlicher Vorgabe mit einem Lehm Boden ausgestattet und könne durch Hochwasser und Druckwasser stark beeinträchtigt werden. Der alte Stall auf Flurstück Nr. 2322 der Gemarkung Dellmensingen, in dem Heu, Stroh, Futter und Maschinen lagerten, sei bei den beiden letzten Hochwassern ebenfalls stark betroffen gewesen. Die Einwender befürchten, dass bei Baubeginn noch mehr Druckwasser entsteht und zu Schäden führt.

Die Einwender befürchten des Weiteren eine Verschlechterung der Wandermöglichkeiten infolge des Straßenbaus, da die Wanderung vornehmlich in Nord-Südrichtung, u.a. entlang der Dämme erfolgt. Vier- bis fünfmal im Jahr würde auf dem Damm bis an die Donau gefahren. Man dürfe dabei nicht über die Felder gehen, auch nicht auf Wiesen pferchen. Das Vorhaben durchschneide die bisherigen Triebwege. Insbesondere westlich der Rot sei keine direkte Überführung für den landwirtschaftlichen Verkehr vorgesehen, die Landwirte müssten über Zubringer in Richtung Stetten gelangen. Um die Ausweisung geeigneter Triebwege wird gebeten.

Schließlich komme es zu unwirtschaftlichen Umwegen und Zeitverlust im Zusammenhang mit dem Transport neugeborener Lämmer vom Feld in den Stall.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt keine unzumutbaren Umwege. Die Schafwanderung ist entlang der Rot möglich. Im Zuge der Wirtschaftswegeüberführungen (Bauwerke 6 und 8) ist auch die Querung mit einer Schafherde möglich. Um zu vermeiden, dass hierbei Tiere auf die Fahrbahn gelangen, hat der Vorhabenträger zugesagt, in Absprache mit der Landwirtschaftsverwaltung im Bereich der Überführungen am Straßenrand Zäune anzubringen (Zusage VI 3 c).

EW Nr. 61:

Die Einwender sind Haupterwerbslandwirte. Ihre Betriebsstelle befindet sich im Bereich des Anschlussknotens der Querspange an die B 30. Bewirtschaftet werden auch Flächen südlich der Querspange. Die Einwender befürchten Mehrwege, die sich insbesondere in der Erntezeit gravierend auswirken würden. Es kämen Lohnunternehmer zum Einsatz.

Die Wegführung im Bereich zwischen K 7374 und B 30 sowie im Bereich der Anschlusses der B 30 wurde oben bereits ausführlich dargelegt (2.c ii) und jj)). Wesentliche Um- oder Mehrwege entstehen hier nicht. Die Planung sieht vor, dass der landwirtschaftliche Verkehr den Kreisverkehrsplatz im Zuge der Querspange, an den auch die K 7373 angeschlossen ist, mitbenutzt. Qualitätsstufe D in der Hauptverkehrszeit wird hier allgemein und unter besonderer Berücksichtigung des landwirtschaftlichen Verkehrs als ausreichend betrachtet. Eine Sondersituation der Einwender ist nicht erkennbar.

EW Nr. 171:

Die Einwendung hat sich erledigt, da das Grundstück der Einwender von Anfang an nicht betroffen war, und lediglich wegen der falschen Bezeichnung eines anderen Grundstücks in die Planunterlagen gelangt war. Der Fehler wurde behoben.

EW Nr. 586:

Zugunsten des Einwenders wurde im Rahmen der Begutachtung seine Existenzfähigkeit unterstellt. Der vorhabensbedingte Flächenverlust führt nicht zu einer Existenzgefährdung.

EW Nr. 605:

Der Einwender ist betroffen durch die LBP-Maßnahme Nr. 12 an der Donau. Das betroffene Flurstück ist vollständig zum Erwerb durch den Vorhabenträger vorgesehen. Der Einwender legt Wert darauf, dass ihm Ersatzflächen angeboten werden auch für den Fall, dass seine Flächen nicht in das Flurbereinigungsgebiet einbezogen werden.

Im Rahmen der Einzelerörterung seiner Belange hat der Einwender sein Interesse geäußert, das Grundstück auch künftig im Rahmen der nach diesem Beschluss verbleibenden Möglichkeiten zu nutzen.

Nach eingehender Prüfung des Sachverhalts wurde dem Einwender im Nachgang zur Erörterung mit Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom 06.04.2011 vorgeschlagen, dass auf einen Erwerb durch den Vorhabenträger verzichtet wird und lediglich eine dingliche Sicherung erfolgt. An der Maßnahme selbst würde sich dadurch allerdings nichts ändern, da sich bei Berücksichtigung aller öffentlichen und privaten Belange keine bessere Kompensationsmaßnahme anbietet.

Eine Rückäußerung hierzu ist bislang nicht erfolgt. Sollte sich im Zuge künftiger Verhandlungen eine Änderung hinsichtlich der Sicherung der Maßnahme ergeben, ist diese als unwesentlich in Bezug auf diesen Planfeststellungsbeschluss anzusehen.

EW Nr. 754:

Die Einwender betreiben ein Kieswerk. Die Andienung des Kieswerks erfolgt derzeit über die K 7522 und die K 7521 durch die Gemeinde Stetten. Durch das Vorhaben werden Abbauflächen sowie im Rahmen der Abbaugenehmigung festgesetzte naturschutzrechtliche Kompensationsflächen in Anspruch genommen.

Im Rahmen der Erörterungsverhandlung haben die Einwender vorgeschlagen, die jetzige Zufahrt über Stetten aufzugeben und dafür eine direkte Anbindung an den Kreisverkehrsplatz im Anschlussbereich der B 30 vorzusehen. Der Vorhabenträger lehnt dies ab, weil dies entwurfs- und verkehrstechnisch nicht möglich sei. Auch wäre die Übersichtlichkeit im Kreisverkehr nicht mehr gegeben.

Da infolge der Planung die Werkszufahrt nicht nachteilig beeinflusst wird, sind Verbesserungsmöglichkeiten bezüglich der Zufahrtssituation nicht im Rahmen des vorliegenden Verfahrens zu klären. Soweit im Rahmen der Erörterung angedacht wurde, eine Zufahrt über den bestehenden Wirtschaftsweg von der K 7373 aus zu ermöglichen, hat der Vorhabenträger absprachegemäß das Landratsamt über die Überlegungen informiert.

Da ein Baubeginn nicht absehbar ist, kann auch im überplanten Bereich in Absprache mit dem Vorhabenträger (voraussichtlich in den nächsten 5 bis 10 Jahren) ein Abbau mit anschließender Wiederverfüllung nach näherer Vorgabe des Vorhabenträgers hinsichtlich des einzubauenden Materials erfolgen.

Soweit die Abbaufäche mit einer Rekultivierungsverpflichtung belegt ist, wird dem Vorhabenträger aufgegeben, den Einwendern Flächen für eine gleichartige Kompensation an anderer Stelle zur Verfügung zu stellen oder die Verwendung eigener geeigneter Flächen des Einwenders angemessen zu entschädigen.

XVI. Gesamtabwägung und Ergebnis

Nach Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belange konnte der Planfeststellungsbeschluss für dieses Vorhaben erlassen werden.

Das planfestzustellende Vorhaben vermag die angestrebte verkehrliche Zielsetzung einer Verlagerung von Verkehren von der B 311 auf die B 30 zu erfüllen. Die Planung leistet damit einen Beitrag zur Stärkung der Leistungsfähigkeit dieser West-Ost-Achse als überörtliche und überregionale Verkehrsverbindung in der südlichen Landeshälfte. Gleichzeitig vermindert die Planung die Trennwirkungen für Ortschaften entlang der B 311 alt in Richtung Ulm. Die Stadt Erbach erfährt spürbare Entlastungen im Bereich der verkehrsbedingten Immissionen und die Verkehrssicherheit wird verbessert.

Andere im Verfahren geprüfte Varianten kamen insbesondere wegen der erheblich umfangreicheren Auswirkungen auf Umweltschutzgüter nicht in Betracht. Auch siedlungsstrukturelle Belange und Belange des Grund- und Hochwasserschutzes sprechen für die gewählte Variante.

Der Planung stehen weder Planungsleitsätze noch in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige private oder öffentliche Belange entgegen. Die Planung einschließlich der im Laufe des Verfahrens erfolgten Änderungen trägt den öffentlichen und privaten Belangen, wie sie zum Teil auch Gegenstand von Einwendungen waren, hinreichend Rechnung.

Dies gilt auch bezüglich der Belange der Landwirtschaft. Die Planfeststellungsbehörde verkennt dabei nicht, dass das Vorhaben erhebliche Auswirkungen für die Landwirtschaft in dem betroffenen Raum hat. Strukturelle Veränderungen sind infolge der Maßnahme allerdings nicht zu erwarten. Auch kommt es infolge des Vorhabens nicht zur Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe.

Durch den Bau der Querspange kommt es zu keinen unzumutbaren direkten Lärmbeeinträchtigungen. Die gesetzlichen Grenzwerte werden eingehalten. Soweit es vorhabensbedingt zu erheblichen Verkehrszuwächsen auf anderen Straßenzügen kommt, wird, soweit dies erforderlich ist, Schallschutz gewährt. Gebäude, an denen potenziell gesundheitsgefährdende Werte erreicht werden, obwohl die Verkehrszunahme nicht erheblich ist, erhalten ebenfalls Schallschutz, so dass keine unzumutbaren Belastungen verbleiben.

Das umfassende Vermeidungs- und Kompensationskonzept gewährleistet, dass die natur- und artenschutzrechtlichen Anforderungen eingehalten werden.

Die Beeinträchtigungen für die durch das Vorhaben als Eigentümer oder Pächter von Grundstücken Betroffenen sind insgesamt und auch im Einzelfall zumutbar. Die mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzungen überwiegen diese Beeinträchtigungen einschließlich etwaiger Wertminderungen.

Insgesamt bleiben die Eingriffe in privates Eigentum wie auch in Natur und Umwelt so gering wie möglich. Eine andere Planungsvariante, die mit weniger Eingriffen die verfolgten Ziele ebenso gut erreichen würde, drängt sich der Planfeststellungsbehörde nicht auf.

Es bestehen mithin aus rechtlicher Sicht keine Bedenken gegen die Planfeststellung zum Neubau der B 311 als Querspange zur B 30 bei Ulm.

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. Aussetzung des gesetzlichen Sofortvollzugs

Da es vorliegend - abweichend vom gesetzlichen Regelfall des § 17e Abs. 2 S. 1 FStrG - an einem aktuellen öffentlichen Interesse an der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses fehlt, ist die Vollziehbarkeit gemäß § 80 Abs. 4 S. 1 VwGO von Amts wegen auszusetzen.

Mit einem Baubeginn in absehbarer Zeit (in den nächsten ein bis eineinhalb Jahren) ist nicht zu rechnen. In dieser Situation ist es geboten, für die vom Plan Betroffenen ein Eilverfahren, das sie zur Vermeidung etwaiger Rechtsnachteile beantragen müssten, entbehrlich zu machen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 31.03.2011 - 9 VR 2/11).

Bei Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen kann bei Bedarf die sofortige Vollziehung auf Antrag wieder angeordnet werden.

D. Begründung der Kostenentscheidung

Der Antragsteller ist nach § 10 Abs. 1 des Landesgebührengesetzes (LGebG) von der Entrichtung einer Gebühr befreit. Die Voraussetzungen des § 10 Abs. 5 LGebG sind nicht gegeben.

Die den Beteiligten durch ihre Teilnahme am Anhörungsverfahren erwachsenen Kosten, insbesondere für einen beauftragten Rechtsanwalt oder Gutachter, sind nicht erstattungsfähig.

E. Rechtsbehelfsbelehrung

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

F. Hinweise

Die Klage muss nach § 82 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Der Kläger hat gemäß § 17e Abs. 5 FStrG innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Das Gericht kann gemäß § 87b Abs. 3 VwGO verspätetes Vorbringen zurückweisen.

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

Hinweise zum Datenschutz nach § 69 Abs. 2 S. 4 LVwVfG

Soweit die Kenntnis von in diesem Beschluss nicht angegebenen Daten (z. B. Namen, Anschrift oder von dem Vorhaben betroffene Grundstücke von Beteiligten) zur Geltendmachung rechtlicher Interessen erforderlich ist, kann jeder Beteiligte auf schriftlichen Antrag bei der Planfeststellungsbehörde (Regierungspräsidium Tübingen, Referat 24) Auskunft über diese Daten oder darüber, wo das Vorbringen eines anderen Beteiligten abgehandelt ist, erhalten.

Eine Mehrfertigung des Planfeststellungsbeschlusses kann nach § 74 Abs. 5 S. 4 LVwVfG bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich beim Regierungspräsidium Tübingen, Referat 24, Konrad-Adenauer-Straße 20, 72072 Tübingen angefordert werden.

gez. Petra Stark
Ltd. Regierungsdirektorin

Beglaubigt:

Daniel

Oberamtsrat

