



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN

Az.: 24-5 /0513.2-20/B 32 Ausbau zwischen Altshausen und Vorsee

Planfeststellungsbeschluss

vom

19.12.2013

B 32; Ausbau der B 32 zwischen Altshausen und Vorsee

A. Entscheidung	4
1. Feststellung des Plans	4
2. Weitere Entscheidungen	5
3. Planunterlagen	5
4. Nebenbestimmungen und Zusagen	7
4.1 Nebenbestimmungen	7
4.2 Zusagen	13
5. Entscheidung über die Einwendungen	18
6. Kostenentscheidung	18
B. Begründung	19
1. Beschreibung des Vorhabens	19
2. Verfahren	21
3. Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen (§§ 11, 12 UVPG)	22
3.1 Verfahren, Öffentlichkeitsbeteiligung	22
3.2 Umweltauswirkungen	23
4. Planrechtfertigung	25
5. Trassenvarianten und Planungsalternativen	27
6. Zwingende materiellrechtliche Anforderungen	32
6.1 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung	33
6.1.1 Vorliegen von Eingriffen in Natur und Landschaft	33
6.1.2 Unterlassung vermeidbarer Beeinträchtigungen	34
6.1.3 Kompensation durch Ausgleichsmaßnahmen und Ersatzmaßnahmen	36
6.1.4 Erforderlichkeit und Angemessenheit der Kompensationsmaßnahmen im Hinblick auf die Inanspruchnahme von land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen und Privatgrundstücken	44
6.1.5 Sicherung und Unterhaltung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	46
6.1.6. Ergebnis	48
6.2 Biotopschutz	48
6.3 Vereinbarkeit mit Natura 2000	49
6.4 Sonstige Schutzgebiete	52
6.5 Artenschutzrechtliche Prüfung	53
6.5.1 Allgemeines	53
6.5.2 Methode der Bestandserfassung	54
6.5.3 Prüfung der einzelnen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG	56
6.6 Lärmschutz	61
6.6.1 Verkehrsuntersuchung	63
6.6.2 Lärmuntersuchung und Schallschutzmaßnahmen	64
7. Öffentliche Belange	65
7.1 Landwirtschaft	65
7.2 Luftschadstoffe	67
7.3 Erschütterungsimmissionen	70
7.4 Belange der Wasserwirtschaft	70
7.5 Forstwirtschaft	73
7.6 Bodenschutz	75
7.7 Raumordnung	76
7.8 Denkmalschutz	76
7.9 Kommunale Belange	77
7.10 Belange der Leitungsträger	79

7.11	Verkehrliche Belange	79
7.12	Sonstige öffentliche Belange	85
8.	Private Belange bzw. Einwendungen.....	85
8.1	Eigentum und Pacht	86
8.1.1	Allgemeines.....	86
8.1.2	Wertminderung von Grundstücken.....	88
8.2	Einzelne Einwendungen	89
8.2.1	EW Nr. 1	89
8.2.2	EW Nr. 2	91
8.2.3	EW Nr. 3	91
8.2.4	EW Nr. 4	93
8.2.5	EW Nr. 5	94
8.2.6	EW Nr. 6	96
8.2.7	EW Nr. 7	96
8.2.8	EW Nr. 8	98
8.2.9	EW Nr. 9	99
8.2.10	EW Nr. 10	100
9.	Gesamtabwägung und Ergebnis.....	100
10.	Begründung der Kostenentscheidung.....	102
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	103

A. Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Ausbau der B 32 zwischen Altshausen und Vorsee wird von Bau-km 0-190 bis Bau-km 4+080 einschließlich aller sonstigen durch die Baumaßnahme verursachten und in den Plänen enthaltenen Folgemaßnahmen nach § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) i.d.F. der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206 ff.) i. V. m. §§ 72 ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) und §§ 1 ff. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) festgestellt.

Die Planfeststellung umfasst insbesondere auch den Anschluss der zum Hauptwirtschaftsweg herabzustufenden K 7967 an den im Zuge der Ortsumfahrung Altshausen gebauten Parallelweg bei Bau-km 0+120, die Erneuerung der Unterführung des Mühlbachweges, den Ausbau des Knotenpunktes im Bereich der K 7965, die Unterführung der Gemeindeverbindungsstraße nach Stuben mit Ausbau des westlich der B 32 geführten parallelen Hauptwirtschaftsweg bis zur K 7965 einschließlich des Ausbaus des in südlicher Richtung bestehenden Wirtschaftsweges, die Anbindung des Forstwirtschaftsweges bei Bau-km 2+760 an den Parallelweg östlich der B 32 und Anbindung des westlichen Forstwirtschaftsweges an das rückwertige Wegenetz, die Anpassung der K 7966 im Einmündungsbereich zur B 32, sowie den Bau einer Geh- und Radwegeunterführung bei Bau-km 4+003.

Diese Entscheidung ergeht vorbehaltlich einer Entscheidung über die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung im Knotenpunkt K 7965/B 32 für den Fall, dass eine solche Geschwindigkeitsbegrenzung nach Wiederinbetriebnahme der ausgebauten B 32 nicht durch die zuständige untere Straßenverkehrsbehörde getroffen wird.

Die Planfeststellung erstreckt sich auch auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) und die darin enthaltenen Maßnahmen.

Der Planfeststellungsbeschluss verfügt über eine enteignungsrechtliche Vorwirkung.

2. Weitere Entscheidungen

Mit dieser Planfeststellung wird im Rahmen der nach § 75 Abs. 1 VwVfG bestehenden Konzentrationswirkung nach Maßgabe der wassertechnischen und sonstigen Planunterlagen, soweit nicht ohnehin Erlaubnisfreiheit nach der Verordnung des Ministeriums für Umwelt und Verkehr über die dezentrale Beseitigung von Niederschlagwasser vom 22.03.1999 besteht, entschieden über:

- die Ausnahme nach § 30 Abs. 3 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) und § 32 Abs. 4 des Naturschutzgesetzes Baden-Württemberg (NatSchG),
- die Befreiung von den Verboten der Verordnung des Landratsamtes Ravensburg zur Ausweitung von 6 Feuchtgebieten als flächenhafte Naturdenkmale auf Gemeindegebiet Wolpertswende vom 15. Juni 1989 nach § 79 Abs. 1 NatSchG
- die wasserrechtlichen Genehmigungen zur bauzeitlichen Entnahme von Grundwasser, zum bauzeitlichen und dauerhaften Einbringen fester Stoffe in das Grundwasser und anderer Oberflächengewässer, zur Versickerung von Straßenoberflächenwasser aus dem dreistreifigen Ausbaubereich und zum Gewässerausbau nach § 76 Wassergesetz Baden-Württemberg (WG)
- die Genehmigung nach § 9 Abs. 1 Landeswaldgesetz (WaldG)

3. Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst die folgenden vom Regierungspräsidium Tübingen, Referat 44 (Straßenplanung), gefertigten Planunterlagen mit Stand vom 15.03.2010 einschließlich der im Laufe des Verfahrens erfolgten Änderungen und Ergänzungen:

Unterlage	Bezeichnung	Maßstab
<u>Ordner 1</u>		
1	Erläuterungsbericht	
1.1.	Allgemein verständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG	
2.1	Übersichtskarte	1:25.000
3.1	Übersichtslageplan	1:5.000
4.1	Übersichtshöhenplan	1:5000/500
6.	Ausbauquerschnitte	1:50
6.1	RQ 15,5 einseitige Verbreiterung links	
6.2	RQ 15,5 und RQ 11,0 Teilausbau	
6.3	RQ 11 einseitige Verbreiterung links	
7.	Lagepläne	1:1.000

7.1	Lageplan Achse 100 Bau-km 0-190 - 0+840	
7.2	Lageplan Achse 100 Bau-km 0+740 - 2+100	
7.3	Lageplan Achse 100 Bau-km 2+000 - 3+100	
7.4	Lageplan Achse 100 Bau-km 3+000 - 4+000	
8.	Höhenpläne	1:1000/100
8.1	Achse 100 B 32 Bau-km 0-190 - 0+980	
8.1.1	Achse 300 Unterführung Mühlbachweg Bau-km 0+000 - 0+130	
8.2	Achse 100 B 32 Bau-km 0+900 - 2+100	
8.2.1	Achse 340 Unterführung HWW Bau-km 0+000 - 0+175	
8.3	Achse 100 B 32 Bau-km 2+000 - 3+100	
8.4	Achse 100 B 32 Bau-km 3+000 - 4+100	
8.4.1	Achse 470 Unterführung Rad- und Gehweg Bau-km 0+000 - 0+140	
10.	Verzeichnis der Ingenieurbauwerke	
11.	schalltechnische Untersuchungen	
11.1	Isophonenpläne	1:1.000
11.1.1	tags	
11.1.2	nachts	
14.1	Grunderwerbspläne	1:1.000
14.1.1	Grunderwerbslageplan Achse 100 Bau-km 0-190 - 0+840	
14.1.2	Grunderwerbslageplan Achse 100 Bau-km 0+740 - 2+100	
14.1.3	Grunderwerbslageplan Achse 100 Bau-km 2+000 - 3+100	
14.1.4	Grunderwerbslageplan Achse 100 Bau-km 3+000 - 4+000	
14.2	Grunderwerbsverzeichnis	
15.2	Querprofile	1:100
15.2.1	ausgewählte Querprofile Lageplan 1 Achse 100 B 32	
15.2.2	ausgewählte Querprofile Lageplan 2 Achse 100 B 32	
15.2.3	ausgewählte Querprofile Lageplan 3 Achse 100 B 32	
15.2.4	ausgewählte Querprofile Lageplan 4 Achse 100 B 32	
15.4	Bauwerksverzeichnis	

Ordner 2

12	Landschaftspflegerischer Begleitplan	
12.1	Erläuterungsbericht	
12.2.1-3	Bestands- und Konfliktplan	1:2.500
12.3.1-2	Bestandsplan Boden	1:5.000
12.4.1-5	Maßnahmenplan	1:1000
12.5.1-2	Details Mühlbach und Durchlässe	1:20 - 1:2000

12.6 Artenschutzbeitrag

Ordner 3

17.	FFH- Verträglichkeitsprüfung	
17.1	Erläuterungsbericht	
17.2.1	Übersichtskarte	1: 25.000
17.3.1-2	Lebensraumtypen und Arten/ Beeinträchtigung der Erhaltungsziele ohne Maßnahmen zur Schadensbegrenzung	1:1.000
17.4.1-2	Maßnahmen zur Schadensbegrenzung/ Verbleibende Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele	1:1.000
18.	Vogelschutzgebiets-Verträglichkeitsprüfung	
18.1	Erläuterungsbericht	
18.2.1	Übersichtskarte	1:25.000
18.3.1	Arten/Beeinträchtigung der Erhaltungsziele ohne Maßnahmen zur Schadensbegrenzung	1:1.000
18.4.1	Maßnahmen zur Schadensbegrenzung/ Verbleibende Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele	1:1.000

Weiterhin lagen der Planfeststellungsbehörde die Anlage 1 ‚Erläuterungen zur Kompensation des Schutzgutes Boden‘ vom 25.01.2013, die Anlage 2 ‚Alternative Wanderwegführung‘ vom 03.01.2013¹, die Anlage 3 ‚Erläuterungen zur Waldinanspruchnahme‘ vom 28.11.2012 sowie die Anlage 4 ‚Übersicht über die Gewässerdurchlässe im Ausbauabschnitt‘ vom 12.12.2012 zur Bearbeitung vor.

4. Nebenbestimmungen und Zusagen**4.1 Nebenbestimmungen**

Soweit einzelne notwendige Festsetzungen bereits Bestandteil der Planunterlagen sind, müssen diese nicht erneut als Nebenbestimmungen formuliert werden. Die folgenden Nebenbestimmungen sind Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses (die Gliederungsangaben beziehen sich auf die Gliederung des Beschlusses):

¹ Siehe Anhang: Anlage 2, S. 104 des Beschlusses

zu B.6.1 - B.6.5 - Natur- und Artenschutz:

1. Der Vorhabensträger hat als Verursacher der mit diesem Vorhaben verbundenen naturschutzrechtlichen Eingriffe die in § 2 Abs. 1 der Kompensationsverzeichnis-Verordnung (KompVzVO) vom 17.02.2011 (GBl. S. 79) genannten Angaben jeweils für jede Kompensationsmaßnahme aus dem Straßen-Kompensationsflächenkataster (SKoKa) an die zuständige untere Naturschutzbehörde ab dem Zeitpunkt der Vollziehbarkeit dieses Beschlusses zu übermitteln. Während der Durchführung der Kompensationsmaßnahmen hat der Vorhabensträger i.S.v. § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 9 KompVzVO der Planfeststellungsbehörde während der Bauausführung einmal jährlich, nach Ende der Bauausführung alle fünf Jahre, Bericht über den Umsetzungsstand der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen zu erstatten. Bei vorgezogenen Kompensationsmaßnahmen ist schon vor Beginn der Bauarbeiten entsprechend zu berichten. Darüber hinaus hat der Vorhabensträger auf jede sonstige Anforderung der Planfeststellungsbehörde zusätzlich entsprechend zu berichten.
2. Die mit Maßnahme 1.2 vorgesehene Beschränkung der störintensiven Bautätigkeiten bei Bau-km 3+000 bis 3+800, deren Lärm- und Bewegungsmuster sich deutlich vom fließenden Verkehr abheben, ist zum Schutz der Limikolen von Anfang März bis Ende Juli auszuweiten.
3. Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, Planunterlage 12.0 - 12.6) aufgeführten LBP-Maßnahmen sind nach Maßgabe der Maßnahmenblätter (LBP, Seite 73 ff.) und der Beschreibungen im LBP umzusetzen.
4. Vor und während der Bauzeit hat eine fortlaufende Abstimmung der landschaftspflegerischen Baudurchführung mit der Naturschutzverwaltung zu erfolgen, ist der Einsatz einer qualifizierten ökologischen Baubegleitung zu gewährleisten und hat für einen Zeitraum von fünf Jahren eine Effizienzkontrolle der durchgeführten Maßnahmen im Sinne von Nummer 1.4 RAS-LP 2 durch fachlich befähigte Personen zu erfolgen.
5. Die LBP-Maßnahmen 1.7, 2.3, 3.1, 3.4 bis 3.6 sowie 4.1 bis 4.4 sind dauerhaft zu unterhalten. Für die Kompensationsmaßnahmen 2.2, 2.4, 3.3 und 4.4 wird eine Entwicklungs- und Jungwuchspflege der Gehölze gemäß RAS- LP 2 bis zur Erreichung der Konkurrenzfähigkeit für 5 Jahre festgesetzt. Für die LBP-Maßnahme 1.5 wird eine dauerhafte Bedarfspflege angeordnet.
Für die übrigen LBP-Maßnahmen wird kein Unterhaltungszeitraum festgesetzt.
Soweit ein Unterhaltungszeitraum festgesetzt ist, beginnt dieser Zeitraum mit dem jeweiligen Abschluss der erstmaligen Herstellung des unterhaltungsbedürftigen Zustands bei den einzelnen LBP-Maßnahmen.

6. Soweit Kompensationsmaßnahmen vorgesehen sind, die ihre Funktion nur durch eine dauerhafte Pflege erhalten können hat die Straßenbauverwaltung sicherzustellen, dass die dauerhafte Durchführung der Pflegemaßnahmen durch die Straßenbauverwaltung erfolgt bzw. bei Pflegemaßnahmen, die bei dem jeweiligen Eigentümer verbleiben, diese durch Pflegeverträge sichergestellt werden. Die Einzelregelungen bleiben den Grunderwerbsverhandlungen vorbehalten.
7. Der zur Bauabwicklung aufzustellende Bauzeitenplan ist vor Beginn der Bautätigkeit mit den naturschutzfachlichen Erfordernissen des Arten- und Biotopschutzes durch Aufstellung eines integrierten Bauzeitenplans nach Nummer 1.2.6 RAS-LP 2 abzustimmen.
8. Bereits vor Baubeginn sind die im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlage 12.1) gekennzeichneten schützenswerten Vegetationsbestände gemäß RAS-LP 4 durch eine stabile Absperrung (z. B. Bretter, Knotengeflecht, Baustahlgewebe, Bohlen) vor baubedingten Beeinträchtigungen (z. B. Überfahren von Wurzeltellern, Befahren mit Baugeräten und -fahrzeugen, Ablagern von Arbeitsmaterialien, Abstellen von Fahrzeugen) zu schützen. Werden Eingriffe in den Kronen- und/oder Wurzelraum erforderlich, ist für eine fachgerechte Vorbereitung und Versorgung der betroffenen Gehölze (insbesondere Stammschutz, Anlage eines Wurzelvorhanges bzw. einer Wurzelbrücke, fachgerechtes Kürzen von Ästen bzw. Wurzeln) zu sorgen.
9. Um eine Tötung oder Verletzung einzelner Individuen bzw. um eine Beeinträchtigung ihrer Entwicklungsformen (z. B. Eier) zu vermeiden, dürfen zum Schutz der besonders geschützten Arten nach § 44 BNatSchG die zur Herstellung des Baufelds erforderlichen Bauarbeiten (Baumfällungen/Rodungen, Abrissarbeiten) nur außerhalb des Zeitraums 1. März bis 30. September erfolgen (vgl. LBP-Maßnahme 1.1).
10. Arbeitsstreifen, Baustelleneinrichtungen und -zufahrten sind auf das bautechnisch unabdingbare Mindestmaß zu beschränken.
11. Es darf keine Lagerung von Oberboden, Aushub oder Arbeitsmaterialien auf ökologisch wertvollen Flächen erfolgen.
12. Der Oberboden ist bis zur Wiederverwendung abseits vom Baubetrieb zu lagern. Er darf nicht befahren oder durch anderweitige Maßnahmen verdichtet werden. Oberbodenlager sind gegen Vernässung und Verunreinigung zu schützen. Bei entsprechend langer Lagerzeit

(länger als etwa 8 Wochen) sollte eine Zwischenbegrünung vorgenommen werden. Die Oberfläche der Miete sollte allseitig geneigt sein, um Oberflächenwasser abzuleiten.

13. Nach Beendigung der Bauzeit sind Arbeitsflächen zu lockern und standortgemäß zu begrünen bzw. zu bepflanzen.
14. Der durch die Baumaßnahme unterbrochene Wanderweg ist durch den Vorhabensträger entsprechend der Vorschläge Variante 1 und Variante 2 aus der Anlage 2 ‚Alternative Wanderwegführung‘ vom 03.01.2013 neu auszuweisen. Bei der vorgeschlagenen Variante 1 ist der Wanderweg statt wie vorgesehen durch eine Wegführung über den „Seitenweg“ und den nach Westen anschließenden „Traufweg“, über den bisher als Reitweg ausgewiesenen „Kanalweg“ nach Westen zu führen und dort an den „Kleinhöhlenweg“ anzuschließen.
15. Durch den Vorhabensträger ist für den Bereich der Ausbaustrecke ein Wildmonitoring durchzuführen. Das Monitoring ist über einen Zeitraum von 5 Jahren mit einer Erfassung sämtlicher Wildunfälle nach Art, Datum und Ort durchzuführen. An der Erfassung sind die Jagdberechtigten, die Polizei und die Straßenmeisterei zu beteiligen, die erhobenen Daten werden vom Leiter des Hegerings Altshausen der Kreisjägersvereinigung Ravensburg gesammelt. Beobachtungen von unfallfreiem Wildwechsel durch die Jagdberechtigten sind möglichst auch zu erfassen. Jährlich hat eine gemeinsame Auswertung der Daten zu erfolgen und ist von allen Beteiligten zu zeichnen. Am Ende der Erfassungszeit ist darüber zu befinden, ob eine Verlängerung auf insgesamt 10 Jahre notwendig ist. Sobald sich eine signifikante Erhöhung bzw. Häufung von Wildunfällen in einem Teilbereich der Ausbaustrecke ergibt, sind geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Situation durch den Straßenbaulastträger, z.B. durch den Einbau elektronischer Wildwarnanlagen zu ergreifen. Die Signifikanzschwelle ist bei einer Häufung der Wildunfallzahlen auf 20 pro Jahr erreicht. Bei der Umsetzung geeigneter Maßnahmen zur Verhinderung von Wildunfällen sind die Belange des Wildtierkorridors zu berücksichtigen, d.h. die Überwindbarkeit der Straße für Wildtiere ist bei den Maßnahmen zu gewährleisten (bloße Zäunung ist nicht ausreichend). An der Prüfung der Notwendigkeit bzw. der Planung ggf. erforderlicher Maßnahmen ist die Forstwirtschaftliche Versuchsanstalt Freiburg (FVA) hinzuzuziehen.
16. In die Beobachtungen des Wildmonitorings wird die Art des Bibers einbezogen.
17. Zur Beseitigung eines bestehenden Wasserhindernisses im Seebach wird der bestehende 70 cm hoher Sohlabsturz aus Stahlspundwänden im Zuge der geplanten Renaturierungsmaßnahmen beseitigt und beispielsweise durch eine rauhe Rampe ersetzt.

zu B.7.4 - Belange der Wasserwirtschaft

1. Die geltenden Richtlinien für die Anlage von Straßenentwässerungen (RAS-Ew 2005), die Verordnung des Umweltministeriums über die dezentrale Beseitigung von Niederschlagswasser vom 22. März 1999 und die Gemeinsame Verwaltungsvorschrift des Innenministeriums und des Umweltministeriums über die Beseitigung von Straßenoberflächenwasser (VwV Straßenoberflächenwasser vom 25.01.2008) sind einzuhalten. Soweit eine Versickerung von Straßenoberflächenwasser in Mulden vorgesehen ist, so sind diese mit einer mindestens 30 cm dicken Oberbodenschicht anzudecken.

Im dreistreifigen Ausbaubereich darf die Entwässerung des Straßenoberflächenwassers nur breitflächig über Bankett und Böschung bzw. in eine mit einer mindestens 30 cm dicken Oberbodenschicht angedeckten Mulde auf der Westseite der B 32 erfolgen.

2. Im Zuge von Baumaßnahmen entstehende Schlämme, Betonwässer oder sonstige baulich bedingte Verunreinigungen sind unbedingt von Gewässern fernzuhalten und getrennt zu entsorgen.

Bei sämtlichen Wasserhaltungsmaßnahmen, die zum Abpumpen getrübtens Wassers führen, sind vorübergehende Absetzmulden in unempfindlichen Bereichen vorzusehen aus denen das Wasser nach dem Absinken der Trübstoffe breitflächig versickern soll.

zu B.7.6 - Bodenschutz:

1. Bei der Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht sind die Anforderungen des § 12 der Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchV) i.d.F. vom 12.07.1999 zu beachten. Bei allen Bodenarbeiten, die der Sicherung, der Zwischenlagerung und der Wiederverwertung (einschließlich der Aufnahme aus der Zwischenlagerung) von Oberbodenmaterial dienen, sind die Vorgaben der DIN 18915 und der DIN 19731 einzuhalten. Von besonderer Bedeutung ist dabei die strikte Einhaltung der Mindestfestigkeit in Abhängigkeit des Feuchtezustandes.
2. Sofern kulturfähiges Unterbodenmaterial im Sinne des § 12 der BBodSchV zur Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht genutzt werden soll, sind die unter Ziffer 1 für Oberbodenmaterial genannten Bestimmungen auch für Unterbodenmaterial einzuhalten.
3. Auf vorübergehend beanspruchten Flächen, die während der Bauzeit genutzt werden, sind eingetretene Bodenverdichtungen anschließend durch Tiefenlockerung wieder zu beseitigen.

4. Wird Bodenmaterial aus Verdachtsbereichen nach DIN 19731 Nr. 5.2 entnommen, und soll dieses Material i.S.d. § 12 BBodSchV verwendet werden, sind Untersuchungen nach § 12 Abs. 3 BBodSchV in Absprache mit der unteren Bodenschutzbehörde durchzuführen. Eine Verwendung von Bodenmaterial i.S.d. § 12 BBodSchV ist grundsätzlich nicht zulässig, wenn Schadstoffgehalte die Vorsorgewerte nach Anhang 2 Nr. 4 BBodSchV überschreiten. Bei landwirtschaftlicher Folgenutzung ist zusätzlich § 12 Abs. 4 BBodSchV zu beachten.
5. Die untere Bodenschutzbehörde ist bei der Detailplanung von Aufschüttungen, Rekultivierungen, Oberbodenauftrag, usw. im Rahmen der Ausführungsplanung zu beteiligen und über den Beginn und die Fertigstellung der Maßnahmen zu unterrichten.

zu B.7.8 - Denkmalschutz:

1. Sollten im Zug von Erdbauarbeiten bislang unbekannte Kulturdenkmale (z.B. Bildstöcke, Wegkreuze, historische Grenzsteine, Kapellen, ältere Brückenanlagen o.ä.) entdeckt werden, so ist dies dem Regierungspräsidium Tübingen, Ref. 26 - Denkmalpflege -, schriftlich zu melden. Bauliche Eingriffe an oder im Bereich von Kulturdenkmälern sind mit der Denkmalpflege abzustimmen.
2. Erdbaumaßnahmen bedürfen der archäologischen Begleitung durch die archäologische Denkmalpflege. Werden bei der Bauausführung bislang unerkannte archäologische Fundstellen und Kulturdenkmale (Mauern, Gruben, Brandschichten o.ä.) angeschnitten oder Funde gemacht (z.B. Scherben, Metallteile, Knochen), ist das Regierungspräsidium Tübingen, Ref. 26 - Denkmalpflege, Fachbereich Archäologische Denkmalpflege, unverzüglich zu benachrichtigen und wird deren Bergung und Dokumentation sichergestellt.
In einem solchen Fall wird der Archäologischen Denkmalpflege die Möglichkeit der Fundbergung und Dokumentation gegeben.
Auf § 20 Denkmalschutzgesetz (DSchG) wird verwiesen. Die archäologische Denkmalpflege ist über den Beginn der Erdbauarbeiten rechtzeitig zu unterrichten.
3. Die geplanten Erkundungsmaßnahmen sind in ausreichendem zeitlichen Vorlauf zur Baumaßnahme vorzunehmen.

zu B. 7.10 - Belange der Leitungsträger

Die Hinweise der Leitungsträger sind bei der weiteren Planung zu berücksichtigen. Bei Notwendigkeit einer Verlegung oder Sicherung von Leitungen und Anlagen Dritter sind diese nach den einschlägigen Vorschriften und anerkannten Regeln der Bautechnik vorzunehmen. Die Kostentragung richtet sich nach den abgeschlossenen Verträgen bzw. nach der bestehenden Rechtslage.

zu B.7.12. - sonstige öffentliche Belange

1. Werden bei der Baumaßnahme Verunreinigungen des Baukörpers oder des Bodens (z.B. unnatürlicher Geruch, Verfärbungen, o.ä.) festgestellt, ist umgehend die untere Bodenschutzbehörde zu verständigen. Gleiches gilt, soweit im Rahmen der Baumaßnahme auf Müllablagerungen gestoßen wird.
2. Anfallende Bauabfälle müssen getrennt gesammelt und einer Verwertung zugeführt bzw. als Abfall entsorgt werden. Leere Behälter und Reste sind ordnungsgemäß zu entsorgen.

4.2 Zusagen

Die folgenden Zusagen der Straßenbauverwaltung werden für verbindlich erklärt und sind einzuhalten (die Gliederungsangaben beziehen sich auf die Gliederung des Beschlusses):

zu B.6.1 - B. 6.5 Natur- und Artenschutz:

1. Beiderseits der geplanten, biber-tauglich angelegten Gewässerdurchlässe werden Biberleiteinrichtungen mit jeweils 20 m Länge angelegt. Der Biber wird in die Beobachtungen des Wildmonitorings aufgenommen. Sollte es innerhalb weniger Jahre zu mehreren Verkehrsunfällen mit Bibern kommen, prüft der Vorhabensträger in Absprache mit dem Biberbeauftragten die Durchführung eines koordinierten Monitorings bzw. die nachträgliche Errichtung von weiteren Biberleiteinrichtungen.
2. Bei der Einsaat von Acker- und Böschungsf Flächen mit dem Ziel „extensiv genutztes Grünland“ wird ausschließlich Saatmaterial verwendet, das den technischen Anforderungen an die Böschungsbegrünung genügt und aus gebietsheimischen Saatgut zusammengesetzt ist.

zu B.6.3 - Vereinbarkeit mit Natura 2000:

Zum Schutz des FFH-Gebietes vor Ausschwemmungen von Kalkstäuben wird während des Baus bis zur Abdeckung der Dammschüttung am östlichen Dammfuß eine Mulde ausgebildet, in der abgeschwemmtes Wasser abgefangen wird und der Kalk sich absetzen kann. Über dieser Mulde entsteht dann später ein Wirtschaftsweg, für den der Kalk im Untergrund unschädlich ist.

zu B.7.4 - Belange der Wasserwirtschaft:

Die Detailplanungen zu den vorgesehenen Gewässerausbaumaßnahmen erfolgen im Rahmen der Ausführungsplanung. Diese wird sowohl mit der Unteren Wasserbehörde, als auch mit den Gemeinden abgestimmt. Die Ausführungsplanung wird den Vorschlag des LRA Ravensburg zum Verbau zusätzlicher Querriegel und größerer Flußbausteine in der Gewässersohle des Gewässerdurchlasses Hühler Ach berücksichtigen.

Ebenfalls zugesagt wird die Beseitigung eines Wanderhindernisses ca. 10 m vor Einmündung des Seebachs in die Hühler Ach.

zu B.7.5. - Forstwirtschaft:

1. Für den forstrechtlichen Ausgleich i.S.d. § 9 Abs. 3 Landeswaldgesetz (LWaldG) wird die auf den Flurstücken 904 der Gemarkung Wolpertswende und 3884/3, 3888, 3887/2, 3884/1 und 3885 der Gemarkung Altshausen¹ vorgesehene Ersatzaufforstung bis spätestens 2 Jahre nach Fertigstellung der Baumaßnahme durchgeführt. Die für die Wiederaufforstung erforderlichen Voraussetzungen für die Bodenvorbereitung sind rechtzeitig mit der unteren und höheren Forstbehörde abzustimmen.
2. Auf den geplanten Ausbau des Erdweges im Schonwald im Bereich Breitenhag (ca. Bau-km 2+500 bis 2+680) wird verzichtet.
3. Die heute im Bereich Bau-km 2+300 bestehende Zufahrt auf die Grünlandflächen westlich der B 32 bleiben erhalten.
4. Die Straßenbauverwaltung sagt zu, dass die Wegeinmündung bei Bau-km 2+800 im Westen nach dem Ausbau wieder hergestellt wird.

¹ Alle weiteren Flurstücksangaben ohne Gemarkungsbezeichnung beziehen sich die Gemarkung Altshausen.

5. Die in Anlage 3 ‚Erläuterungen zur Waldinanspruchnahme‘ vom 28.11.2012 näher bezeichnete Teilfläche von Flurstück 3053 ist zur Wiederaufforstung vorgesehen.

zu B.7.6. - Belange des Bodenschutzes:

1. Eine orientierende Untersuchung zur Bodenbelastung ist im Rahmen der Erstellung des Bauentwurfs vorgesehen.
Hierbei wird auch ein Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept erstellt. Die Abstimmung mit der unteren Bodenschutzbehörde wird zugesagt. Bei Bedarf wird ein Fachbauleiter eingesetzt.
2. Im Rahmen der Erstellung des Bauentwurfes wird eine orientierende Untersuchung zur Bodenbelastung vorgenommen. Hierbei wird auch ein Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept erstellt. Bei der Erstellung erfolgt eine Abstimmung mit der unteren Bodenschutzbehörde. Bei sich ergebendem Bedarf wird beim Abschieben des durch den Straßenverkehr belasteten Oberbodens ein Fachbauleiter Altlasten eingesetzt., der die Aushubarbeiten überwacht.

zu B.7.8 - Denkmalschutz

1. Im Bereich der Grabhügelgruppe Altshausen „Oberholz“ erfolgt keine vorübergehende Flächeninanspruchnahme und keine Nutzung als Lagerfläche. Das Befahren des Geländes mit Baufahrzeugen wird unterbunden.
2. Am Flurstück Nr. 3037 wird an der zur B 32 ausgerichteten Grundstücksseite ein Schutzzaun erstellt.
3. Die Abstimmung der erforderlichen Erdarbeiten im Nahbereich der Grabhügelgruppe mit der Archäologischen Denkmalpflege wird zugesagt.
4. Entlang der Ausbaustrecke erfolgen in Moor- und Anmoorflächen, die durch den Ausbau betroffen sind, Sondagen, um die Wahrscheinlichkeit archäologischer Funde abzuschätzen. Sollten sich dabei positive Befunde herausstellen, werden Probeschürfe angelegt und über das weitere Vorgehen entschieden.
In gleicher Vorgehensweise wird mit den Ausgleichsmaßnahmen am Schreckensee verfahren, sofern es sich um Maßnahmen zur Veränderung der Geländeoberfläche handelt.

Die zeitliche Einordnung der Erkundungsmaßnahmen erfolgt sobald die Ausführungsplanung begonnen wird.

zu B.7.11 - Belange der Verkehrssicherheit

1. Die Festlegung der Bereiche, in denen Schutzplanken anzubringen sind, erfolgt im Zuge der Bauausführung in Absprache mit der Polizei und unter Berücksichtigung der einschlägigen Richtlinien (Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS 2009).
2. Im Rahmen der Ausführungsplanung wird in Abstimmung mit der unteren Verkehrsbehörde ein Verkehrskonzept zur Umleitung der Verkehre während der Bauarbeiten auf der B 32 erstellt.

zu B.7.10 - Belange der Leitungsträger:

1. Der Beginn der Bauarbeiten wird den betroffenen Leitungsträgern und ihren Ansprechpartnern rechtzeitig, mindestens 3 Monate vor Baubeginn, mitgeteilt. Diese werden am weiteren Planungsprozess beteiligt.
2. Bei der Bauausführung werden die einschlägigen Vorschriften, die Kabelschutzanweisung der Deutschen Telekom und anerkannten Regeln der Technik beachtet. Beschädigungen an den vorhandenen Telekommunikationsanlagen werden vermieden. Zu diesem Zweck lässt der Vorhabensträger die Bauausführenden vor Baubeginn in die genaue Lage der Anlagen einweisen.

zu B.7.12- Sonstige öffentliche Belange:

Beim Ausbau der B 32 werden die "Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge (RABS)" eingehalten. Baubeginn und Fertigstellung der Baumaßnahme werden dem Wehrbereichskommando IV -G4 Verkehrsinfrastruktur-, Ingolstädter Straße 240 in 80939 München schriftlich bzw. telefonisch angezeigt.

zu B.8.2.3 - EW Nr. 3:

1. Die im Rahmen der Bauausführung betroffenen Drainagerohre werden während der Bauzeit fachgerecht gesichert und deren Funktionsfähigkeit erhalten oder nach Beendigung der Baumaßnahme wieder hergestellt.
2. Beim Bau werden in Abstimmung mit den Eigentümern vor Ort Schutzmaßnahmen durchgeführt. Nach Beendigung der Baumaßnahme erfolgt u.a. eine Funktionskontrolle des Drainagesystems. Bei Bedarf werden Spülungen durchgeführt.
3. Im Rahmen der Ausführungsplanung werden die Einleitungen der Sammler lage- und höhenmäßig erfasst und die Planung so ausgelegt, dass ein Verkrauten der Drainagen durch den Mühlbach nicht möglich ist.

zu B.8.2.5 - EW Nr. 5:

1. Die Zuwegungen zu den Grundstücken östlich der B 32 werden auch während der Bauarbeiten aufrechterhalten.
2. Sofern die Flurstücke 3034, 3035 und 3036 in Teilbereichen als Arbeitsstreifen genutzt werden, wird der auf diesen Grundstücken befindliche Viehhag nach Fertigstellung des Ausbaus der B 32 wieder hergestellt.

zu B.8.2.6 - EW Nr. 6:

Bei Neuanpflanzungen der Bachböschungen wird ein ausreichender Abstand zu den Drainageeinläufen eingehalten, um ein Zuwachsen zu verhindern.

zu B.8.2.7 - EW Nr. 7:

1. Die Straßenbauverwaltung sagt die Waldbewertung im Rahmen der Erstellung des Bauentwurfs zu. Die Bewertung erfolgt unter Einbeziehung eines Gutachters und in Abstimmung mit dem Einwender.
2. Die Straßenbauverwaltung sagt, zur Aufrechterhaltung der Bewirtschaftung des östlich der B 32 gelegenen Waldgebiets, den Ausbau des bestehenden, in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Waldwegs von ca. Bau-km 0+000 bis Bauwerk 1 zu.

3. Im Rahmen der Ausführungsplanung werden zudem die Kurvenradien im Bereich der Bauwerke 1 (Wirtschaftswegunterführung Mühlbachweg) und 3 (Hauptwirtschaftswegunterführung Richtung Stuben) hinsichtlich der Nutzbarkeit für Langholz-Transporter überprüft und ggf. angepasst. Die Ausführung der Wege zur Bewirtschaftung des Waldes und der Wegeanschlüsse wird auf die für Langholztransporte erforderliche Tonnage ausgelegt.

5. 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. Sofern die Befassung mit den Einwendungen nicht konkret unter Benennung der einzelnen Einwender erfolgt, wurde - aus Gründen der Vereinfachung - die Behandlung im Zusammenhang mit allgemeinen Bedenken und Einwendungen vorgenommen.

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.

6. Kostenentscheidung

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

B. Begründung

In Ausübung seines Planfeststellungsermessens hat das Regierungspräsidium Tübingen als zuständige Planfeststellungsbehörde nach §§ 17 b Nr. 6, 22 Abs. 4 Satz 2, 24 Abs. 1 FStrG i.V.m. § 53 b Abs. 7 StrG i.V.m. § 3 Nr. 2 FStrG-ZuVO (wobei bei zuletzt zitierter Vorschrift „§ 17 Abs. 5 FStrG“ als „§ 17b Nr. 6 FStrG“ zu lesen ist)) den vorliegenden Plan mit den aufgeführten Nebenbestimmungen und Zusagen festgestellt. Das Vorhaben ist im Hinblick auf die mit ihm verfolgten planerischen Zielsetzungen gerechtfertigt und steht in Einklang mit zwingendem, der Abwägung nicht zugänglichem Recht. Nach Abwägung sämtlicher öffentlicher und privater Belange untereinander und gegeneinander kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass das von der Straßenbauverwaltung als Vorhabensträger geplante Vorhaben des Ausbaus der B 32 zwischen Altshausen und Vorsee verwirklicht werden kann.

1. Beschreibung des Vorhabens

Das Vorhaben umfasst den zum Teil dreistreifigen Ausbau der B 32 zwischen Altshausen und Fronreute-Vorsee mit parallel verlaufendem Wirtschaftsweg. Die B 32 verläuft bis Bau-km 2+180 auf der Gemarkung Altshausen, danach auf der Gemarkung Wolpertswende im Kreis Ravensburg. Der Ausbau stellt im vorliegenden Planungsabschnitt den Lückenschluss zwischen der Ortsumgehung Altshausen (Verkehrsfreigabe 12.08.1999) und dem zuletzt ausgebauten Abschnitt Vorsee–Bitzenreute dar (Verkehrsfreigabe 26.07.2002).

Der Ausbauabschnitt beginnt ca. 300 m vor der Einmündung der K 7967 nach Mendelbeuren (Anschluss an das Bauende der Maßnahme Ortsumgehung Altshausen) bei Bau-km 0-190 und endet bei Bau-km 4+080 nach der Kreuzung mit der K 7966 bei Vorsee (Anschluss an die Maßnahme Vorsee-Blitzenreute). Die bestehende Fahrbahn der B 32 wird von 6,0 m Fahrbahnbreite auf 8,0 m bzw. 11,5 m verbreitert. Vorgesehen sind die Regelquerschnitte RQ 11,0 und RQ 15,5. Die Verbreiterung erfolgt weitgehend einseitig auf der Ostseite. Nur im Bereich des östlichen FFH-Gebietes wird auf der Westseite angebaut.

Der parallel verlaufende Wirtschaftsweg beginnt bei Bau-km 0+650 links am Mühlbachweg (Feldwegunterführung Richtung Stuben) und endet an der Kreuzung mit der K 7966 nach Wolpertswende. Der Wirtschaftsweg verläuft auf der Ostseite der B 32 und wird auf eine Breite von 3,0 m als Kiesweg ausgebaut.

Der Anschluss der K 7967 Mendelbeuren Nord an die B 32 wird geschlossen. Die K 7967 wird zum Hauptwirtschaftsweg abgestuft und an den im Zuge der Ortsumgehung Altshausen ausgebauten Parallelweg angeschlossen.

Der dreistreifige Ausbau (RQ 15,5) beginnt bereits ab Anfang der Baustrecke und wechselt dann die Fahrtrichtung im Bereich der Einmündung der K 7965.

Aus Sicherheitsgründen werden im dreistreifigen Ausbaubereich (mit der Betriebsform 2+1) die Einmündungen der Gemeindeverbindungsstraßen (GV-Straße) von Stuben und Hühlen sowie alle direkten Grundstückszufahrten geschlossen. Um die örtliche Anbindung jedoch weiterhin sicherzustellen, ist an der Einmündung der GV-Straße von Stuben ein Unterführungsbauwerk für den kreuzenden Verkehr vorgesehen. Auf der Westseite der B 32 wird das Wegenetz zwischen Hühlen und der Einmündung der K 7965 ergänzt und an die Unterführung angebunden.

Ab Bau-km 2+230 - Beginn des FFH-Gebietes beidseitig - erfolgt dann bis zum Bauende der Ausbau der B 32 mit dem Querschnitt RQ 11,0.

Nach der Kreuzung mit der K 7966 bei Vorsee ist zusätzlich die Anlage einer Rad- und Gehwegunterführung vorgesehen.

Die Länge der Ausbaustrecke beträgt ca. 4,27 km, auf die Anschlüsse entfallen ca. 0,12 km.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird insbesondere auf den Erläuterungsbericht in Planunterlage 1 Bezug genommen.

Hintergrund der Planung ist die verkehrssichere Schaffung von Überholmöglichkeiten im Ausbaubereich unter Verbreiterung der B 32.

2. Verfahren

Vorplanungen und Untersuchungen zur Verbreiterung der B 32 hat es bereits im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens seit 1995 gegeben.

Mit Schreiben vom 15.03.2010 beantragte das Referat 44 des Regierungspräsidiums Tübingen bei der Planfeststellungsbehörde des Regierungspräsidiums Tübingen die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau der B 32 zwischen Altshausen und Vorsee.

Mit Schreiben vom 08.04.2010 erfolgte die Anhörung der Gemeinden Altshausen und Wolpertswende, mit Schreiben vom 22.04.2010 die der Träger öffentlicher Belange und der anerkannten Naturschutzverbände. Die Träger öffentlicher Belange erhielten Gelegenheit, bis zum 25.06.2010 Stellung zum Vorhaben zu nehmen oder Einwendungen zu erheben.

Die ortsübliche Bekanntmachung der Planauslegung erfolgte am 16.04.2010 in den Amtsblättern der Gemeinden Altshausen und Wolpertswende.

Die Planunterlagen lagen vom 19.04.2010 bis einschließlich 18.05.2010 in den Bürgermeisterämtern von Altshausen und Wolpertswende zur allgemeinen Einsichtnahme während der Dienststunden aus.

Die nicht ortsansässigen Betroffenen wurden über die öffentliche Auslegung informiert.

Es wurde Gelegenheit gegeben, bis zum 01.06.2010 Einwendungen gegen den Plan zu erheben. Insgesamt gingen aufgrund der Auslegung der Planunterlagen 10 Einwendungen von 90 privaten Einwendern ein.

Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen hat die Straßenbauverwaltung die Planung angepasst. Es ergaben sich hieraus jedoch keine neuen oder stärkeren Betroffenenheiten. Auf eine ergänzende Anhörung wurde deswegen verzichtet.

Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendung hat der Vorhabensträger eine eigene Stellungnahme erarbeitet. Diese wurde den Trägern öffentlicher Belange und privaten Einwendern, die im Rahmen des Anhörungsverfahrens Einwendungen erhoben haben, zur Verfügung gestellt und Gelegenheit zur erneuten Stellungnahme gegeben.

Die Mehrzahl der beteiligten Träger öffentlicher Belange und privaten Einwender haben daraufhin auf einen Erörterungstermin verzichtet bzw. keine weitere Stellungnahme abgegeben.

Die Planfeststellungsbehörde hat deshalb auf die Durchführung eines Erörterungstermins verzichtet.

Verfahrensfehler sind aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht erkennbar.

3. Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen (§§ 11, 12 UVPG)

3.1 Verfahren, Öffentlichkeitsbeteiligung

Nach § 3 c Satz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in Verbindung mit Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG war für das Vorhaben als Bau einer sonstigen Bundesstraße eine Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles vorzunehmen. Da vom Vorhabensträger festgestellt wurde, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen des Vorhabens nicht auszuschließen sind, erfolgte gemäß § 3 c UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung.

Die für die Prüfung der Umweltverträglichkeit vorgeschriebenen Verfahrensschritte sind durchgeführt worden.

Entscheidungserhebliche Unterlagen i.S.v. § 6 UVPG lagen der Planfeststellungsbehörde zur Prüfung der Umweltverträglichkeit in Form der eingereichten Planfeststellungsunterlagen vor. Der Vorhabensträger hat damit insbesondere einen Erläuterungsbericht (Planunterlage 1), einen Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, Planunterlage 12), eine FFH-Verträglichkeitsprüfung (Planunterlage 17) und eine Vogelschutz-Verträglichkeitsprüfung (Planunterlage 18) vorgelegt. Mit Planunterlage 1.1 enthalten die Planfeststellungsunterlagen eine Allgemeinverständliche Zusammenfassung der Umweltauswirkungen des Vorhabens. Dort dargestellt ist auch, welche Ausbauvarianten vom Vorhabensträger im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens untersucht wurden.

Alle genannten Planunterlagen sowie die Schalltechnischen Untersuchungen vom 15.03.2010 waren Gegenstand der Planauslegung.

Durch Auslegung dieser Unterlagen und der gesamten Planunterlagen ist die Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 9 UVPG erfolgt.

Die vorgelegten Unterlagen enthalten die gesetzlich geforderten Angaben und ermöglichen, zusammen mit den behördlichen Stellungnahmen, die Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens.

3.2 Umweltauswirkungen

Bei der Beurteilung der nachteiligen Umweltauswirkungen des Vorhabens sind insbesondere die Auswirkungen auf das östlich der B 32 gelegene FFH-Gebiet „Feuchtgebiete um Altshausen“ und das Vogelschutzgebiet „Blitzenreuter Seenplatte mit Altshausener Weiher“ zu berücksichtigen. Im Einflussbereich des Bauvorhabens befinden sich daneben das Naturschutzgebiet „Schreckensee“ und weitere Naturdenkmale.

Auf der Grundlage der nach § 6 UVPG vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen und der Äußerungen der Verbände sowie der Anhörung der Öffentlichkeit nach §§ 7 und 9 UVPG können die bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter einschließlich der Wechselbeziehungen zusammenfassend gemäß § 11 UVPG wie folgt dargestellt werden:

Baubedingt werden Flächen in einer Größenordnung von 5,4 ha beiderseits der B 32 in Anspruch genommen. Der Vorhabensträger sieht in seinem Maßnahmenkonzept vor, an die Straße angrenzende besonders wertvolle oder empfindliche Biotope vor einer Beanspruchung durch das Baufeld zu schützen (LBP-Maßnahme 1.2).

Während der Bauphase kann es zudem zu einer Erhöhung von Lärm- oder Schadstoffimmissionen kommen, so etwa durch erhöhte Staubemissionen, durch Schadstoffeinträge in Grundwasser oder Gewässer. Daneben sind baubedingt kurzfristige Unterbrechungen der Grundwasserströmung sowie Beeinträchtigungen durch diverse Bautätigkeiten denkbar.

Zum Schutz von empfindlichen Lebensräumen und bedeutenden Artvorkommen sind Schutzmaßnahmen und Baubeschränkungen vorgesehen.

Anlagebedingt werden durch das Vorhaben Flächen im Umfang von insgesamt 7,42 ha neu in Anspruch genommen (ohne naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen). Hiervon entfallen ca. 8,79 ha auf versiegelte und hochbelastete Flächen (wie Fahrbahn, Bankette, Anschlüsse) und ca. 2,25 ha auf Verkehrsgrünflächen (wie Mulden oder Böschungen). Etwa 3,62 ha entfallen auf die Mitbenutzung bestehender Straßen- oder Bankettflächen.

Betriebsbedingt sind keine oder nur geringfügige Änderungen im Vergleich zur Bestandssituation zu erwarten. Da sich das Verkehrsaufkommen auf dem auszubauenden Streckenabschnitt der B 32 nicht ausbaubedingt erhöht, ist auch die damit einhergehende Erhöhung von Lärmimmissionen nicht als ausbaubedingte Veränderung einzustufen. Überdies erreicht der Vorhabensträger mit dem Einbau eines neuen Asphaltbelags nach dem Stand der Technik eine deutliche Lärminderung gegenüber der Bestandssituation. Durch den Ausbau der Straße kommt es zu einer Verschiebung,

der durch betriebsbedingt entstehende Luftschadstoffe belasteten Bereiche. Hier sieht der Vorhabensträger jedoch die Anlage eines straßenparallelen Wirtschaftsweges vor, womit die höher belasteten Bereiche künftig durch Straßennebenflächen oder Feldwege genutzt werden.

Unter Berücksichtigung der im Untersuchungsraum vorkommenden Schutzgüter ergeben sich durch das Vorhaben folgende erhebliche Konflikte:

- Verlust von Lebensräumen für die Tier- und Pflanzenwelt
- Veränderungen des Landschaftsbildes
- Verlust von Böden
- Beeinträchtigung von Oberflächenwasser
- Beeinträchtigung der Grundwasserströmung und -zufuhr durch Arbeiten im Baugrund

insbesondere durch die Inanspruchnahme von Gehölzen, die Verstärkung bestehender Zerschneidungswirkungen, die Zerstörung von Feuchtwiesen, Veränderungen des Wasserhaushaltes, Schadstoffeinträge und die Versiegelung von Böden.

Der Vorhabensträger hat zunächst unter Verzicht auf einen dreistreifigen Ausbau im Natura 2000-Gebiet eine Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und eine Reduzierung der Beeinträchtigung für die Natura 2000-Gebiete erreicht. Zudem hat er mit der gewählten Variante die Verbreiterung der Fahrbahn auf der dem bestehenden Naturschutzgebiet abgewandten Seite geplant. Zur Vermeidung und Minderung der genannten Konflikte hat der Vorhabensträger weitere Maßnahmen vorgesehen. So ist geplant, dass die Baufeldfreimachung nur zeitlich beschränkt erfolgt (LBP-Maßnahme 1.1 und 1.2) und Baufeld und Wasserhaltungsmaßnahmen beschränkt werden (LBP-Maßnahme 1.2, 1.6 und 1.8). Zur Minderung der Zerschneidungswirkung ist vorgesehen, bestehende Gewässerquerungen zu Kleintierdurchlässen zu erweitern (LBP-Maßnahme 1.4) und im Bereich des FFH-Gebietes Querungshilfen mit Leiteinrichtungen (LBP-Maßnahme 1.5) anzulegen. Weiter ist geplant im Bereich des Schreckensees einen Erdwall zur Minderung des Kollisionsrisikos der dort angesiedelten Limikolen anzulegen (Überflughilfe, LBP-Maßnahme 1.7).

Für die nicht vermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft hat sind in der vorgelegten Planung Kompensationsmaßnahmen durch Rekultivierung, Neuanpflanzung, Entwicklung neuer Biotoptypen und Gewässerrenaturierungen vorgesehen (LBP-Maßnahmen 2.1 bis 4.4). Diese dienen vor allem der landschaftlichen Einbindung der Trasse und der Kompensation der mit dem Bauvorhaben verbundenen Beeinträchtigungen für die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Boden und Wasser.

Der vorgelegte LBP kommt zu dem Ergebnis, dass die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen zugelassen werden können.

Für die mit dem Ausbau verbundene Waldinanspruchnahme kann der erforderliche Waldausgleich iSd. § 9 WaldG durch Wiederaufforstung und die Neuanlage von Wald erreicht werden.

Mit dem Vorhaben gehen auch artenschutzrechtliche Beeinträchtigungen einher. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände sollen durch die Bauzeitenbeschränkung, Baufeldbegrenzung, Baumneupflanzungen, die Anlage eines Erdwalls im Bereich des Siedlungsgebietes einer Limikolenpopulation und den Einbau von Querungshilfen und Leiteinrichtungen wirksam vermieden werden.

Aufgrund der genannten geplanten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie der Kompensationsmaßnahmen ist nach den vorgelegten Unterlagen nicht davon auszugehen, dass es zu einer erheblichen Beeinträchtigung der relevanten Arten der Natura 2000-Gebiete sowie ihrer Lebensräume oder zu vermeidbaren oder nicht kompensierbaren Eingriffen in Natur und Landschaft kommt. Auch die Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände kann durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen des LBP wirksam vermieden werden.

Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Auffassung nach Prüfung der Unterlagen und geht davon aus, dass unter Berücksichtigung der genannten LBP-Maßnahmen keine erheblichen Umweltauswirkungen des Vorhabens verbleiben.

Weitere Einzelheiten zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens sind den jeweiligen Abschnitten zu diesem Planfeststellungsbeschluss zu entnehmen.

4. Planrechtfertigung

Für das Vorhaben gilt wegen der damit verbundenen Eingriffe in Rechte Dritter das Gebot der Planrechtfertigung (BVerwG Urt. v. 14.02.1975, IV C 21.74, BVerwGE 48, 56 [59] = NJW 1975, 1373ff.). Eine fernstraßenrechtliche Planung ist dann gerechtfertigt, wenn für das mit ihr verfolgte Vorhaben nach Maßgabe der vom FStrG allgemein verfolgten Ziele ein Bedürfnis besteht. Erforderlich ist eine Planung dabei nicht erst im Sinne ihrer Unausweichlichkeit, sondern schon dann, wenn sie gemessen an den Zielsetzungen vernünftigerweise geboten ist (BVerwGE 72, 282 ff., 285).

Die Planrechtfertigung ergibt sich für die vorliegende Planung aus folgenden Gründen:

Die B 32 hat überregionale Bedeutung (Straßenkategorie I) und verbindet als West-Ost-Achse den Raum Sigmaringen über das Schussental mit dem Raum Wangen im Allgäu.

Seit 1990 ist die B 32 als Schwerlast- und Großraumroute (Strecke Ravensburg – Heilbronn) ausgewiesen.

Die bestehende Fahrbahn der B 32 ist im vorliegenden Abschnitt nur 6,0 m breit. Die Bankettbreiten betragen ca. 0,50 m bis 0,90 m. Die räumliche Linienführung mit langgestreckten Geraden, verbunden mit kurzen Radien und gleichzeitig flacher Gradienten, ist relativ ungünstig für die Abschätzung von Geschwindigkeit und Entfernung der entgegenkommenden Fahrzeuge beim Überholvorgang.

Da im bisher weitgehend schon ausgebauten Streckenzug der B 32 zwischen Herbertingen und Weingarten so gut wie keine sicheren Überholmöglichkeiten bestehen, baut sich bis zur Streckenmitte ein sehr starker Überholdruck auf.

Die beengten Straßenverhältnisse sowie überhöhte Geschwindigkeiten in diesem Planungsabschnitt führten bisher zu zahlreichen Verkehrsunfällen. Trotz Überholverbots in Fahrtrichtung Altshausen (seit 1997) passierten in den Jahren 2000 bis heute mehr als 77 Unfälle (davon 60% im Längsverkehr, 1 Toter im Jahr 2005).

Im Bereich Vorsee kommt es durch die bestehende Eschenallee mit einem Baumabstand zum Fahrbahnrand von unter 2 m zu starken Sicherheitsbeeinträchtigungen, die zu zahlreichen Unfällen führen.

Die schlechte Gründung des bestehenden Fahrbahndammes macht immer wieder Ausbesserungsmaßnahmen notwendig.

Der Vorhabensträger beabsichtigt mit der Realisierung des Vorhabens die Schaffung sicherer Überholmöglichkeiten und damit einhergehend eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Verkehrsteilnehmer.

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die bedarfsgerechte Ausgestaltung des Straßennetzes entsprechen dabei der Zielsetzung des § 3 Abs. 1 StrG. Das Ziel lässt sich durch die vorliegende Planung erreichen.

Der Vorhabensträger plant insoweit eine Verbreiterung der Fahrbahn auf 8 m (RQ 11,0). Zusätzlich sieht er in zwei Teilbereichen einen dreistreifigen Ausbau (Betriebsform 2+1) der B 32 mit einer Fahrbahnbreite von 11 m (RQ 15,5) vor. Hierdurch können im Ausbauabschnitt zwei sichere Überholmöglichkeiten geschaffen und damit ein Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden.

5. Trassenvarianten und Planungsalternativen

Hier ist vorab anzumerken, dass auch die Anforderungen des Abwägungsgebots die Planfeststellungsbehörde nicht dazu verpflichten, alle denkbaren Trassenvarianten und Planungsalternativen in der Variantenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Auch im Bereich der Planungsalternativen braucht die Planfeststellungsbehörde den Sachverhalt nur so weit zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Die Planfeststellungsbehörde ist befugt, Alternativen, die sich auf Grund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, schon in einem frühen Verfahrensstadium auszuschneiden. Dies gilt nicht nur, wenn eine Alternative wegen fehlender Eignung zur Verwirklichung des mit der Planung verfolgten Ziels ausscheidet, sondern auch, wenn eine Alternative sich nach den bis dahin angestellten Sachverhaltsermittlungen hinsichtlich der berührten öffentlichen und privaten Belange als weniger geeignet erweist als andere Trassenvarianten. Nach dem sich daraus ergebenden Grundsatz der abgeschichteten Planung können Planungsalternativen und Trassenvarianten bereits in einer Art Grobanalyse in einem frühen Planungsstadium ohne weitere Detailprüfung ausgeschlossen werden. Das vorherige Ausschneiden 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, Beschl. v. 24.04.2009, 9 B 10.09, NVwZ 2009, 986f. und NuR 2009, 480f. sowie Stürer, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts, 3. Aufl. 2005, Rn 3871 m. w. N.).

Im Übrigen gilt nach der gefestigten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, dass die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Auswahl zwischen verschiedenen Trassenvarianten erst dann überschritten sind, wenn eine andere als die gewählte Linienführung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere Variante darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese Lösung der Planfeststellungsbehörde hätte aufdrängen müssen (s. BVerwG, Beschl. v. 24.04.2009, a.a.O.).

Der Vorhabensträger hat im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens verschiedene Planungsvarianten untersucht, wobei er wegen des angestrebten Ausbaus im Bestand bei der Variantensuche räumlich beschränkt gewesen ist.

Im Einzelnen hat der Vorhabensträger folgende Ausbauvarianten betrachtet:

2-streifiger Ausbau (RQ11), bestandsnah: Hierbei wird das rechte Bankett angehalten um den rechten Fahrbahndamm nicht verändern zu müssen, die Verbreiterung erfolgt durchgängig am östlichen Fahrbahnrand. Ab Bau-km 3+272 (Bereich Allee) schwenkt die neue Achse um ca. 6 m ge-

genüber der alten Fahrbahn ab. Dadurch können die rechts stehenden Bäume der Baumallee entlang der Fahrbahn bestehen bleiben. Durch das Abschnwenken der Fahrbahn erhalten die bestehenden Bäume nun den erforderlichen Sicherheitsabstand von 5 m (entsprechend den Sicherheitsanforderungen auf stark befahrenen Verkehrsstraßen).

Der links parallel verlaufende Wirtschaftsweg beginnt bei Bau-km 0+650 (Achse 100) am Mühlbachweg (Feldwegunterführung Richtung Stuben) und endet an der K 7966 nach Wolpertswende. Der Weg verläuft auf der Ostseite der B 32 und wird mit einer Breite von 3,0 m ausgebaut.

2-streifiger Ausbau (RQ11), „Baumschutztrasse“:

Ergänzend zur vorgenannten Ausbaulösung wurde im Bereich der bestehenden Allee noch eine Untervariante entwickelt.

Zwischen Bau-km 3+000 und Bau-km 3+900 im Bereich Vorsee wurde zum Schutz des Baumbestandes (Eschenallee) alternativ zum Trassenausbau eine Variante zur Verlegung der Trasse um ca. 20 m nach Osten geplant (Achse 103). Dabei könnten etwa 5 alte und 8 jüngere Bäume am östlichen Fahrbahnrand erhalten bleiben.

Die Straßenbauverwaltung hat in einem Kostenvergleich für die „Baumschutztrasse“ gegenüber der bestandsnahen Trasse Mehrkosten von rund 300.000,- € ermittelt, wobei hier noch Unwägbarkeiten wegen des schlechten Baugrundes bestehen.

2+1 streifiger Ausbau (RQ15,5):

Zur Erzielung einer wirksamen Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität wurde als Weiterentwicklung ein 3-streifiger Ausbau geplant. Zwischen der Einmündung der K7965 und der Kreuzung mit der K7966 ist ein 3-streifiger Ausbau vorgesehen. Die Verbreiterung erfolgt durchgehend auf der Ostseite. Die Gemeindeverbindungsstraße von Stuben wird unterführt und zusammen mit der Zufahrt nach Hühlen bei Bau-km 0+970 an die K7965 angeschlossen. Der bei Bau-km 2+760 kreuzende Forstweg wird in einer Grundwasserwanne ebenfalls unterführt und mit dem östlich der B 32 verlaufenden Parallelweg verknüpft.

2+1 streifiger Ausbau (RQ15,5 West):

Der Baubeginn und das Bauende für den 3-streifigen Ausbau bleiben wie zuvor beschrieben bestehen. Die Trassenverbreiterung erfolgt jetzt zwischen Bau-km 1+100 und 2+200 sowie zwischen 2+800 und 4+000 am östlichen Fahrbahnrand, im Mittelbereich wird aus landschaftsschonenden Gründen (FFH-Gebiet) nach Westen verbreitert.

Als Ergebnis werden für den Verkehr in Fahrtrichtung Ravensburg auf 1206 m Länge zwei Fahrstreifen angeboten und in der Gegenrichtung stehen auf 1250 m Länge ebenfalls zwei Fahrstreifen zum sicheren Überholen zur Verfügung.

Bei Bau-km 1+425 wird die Gemeindeverbindungsstraße von Stuben kommend unterführt und zusammen mit der Zufahrt nach Hühlen bei Bau-km 0+970 an die K 7965 angeschlossen. Auf eine Forstwegunterführung (Grundwasserwanne) bei Bau-km 2+750 wird zu Gunsten eines Parallelweges westlich der B 32 verzichtet. Am Bauende wird südlich der Kreuzung mit der K 7966 eine Geh- und Radwegunterführung vorgesehen, die einen sicheren Zugang zur dortigen Bushaltestelle gewährleistet. Der linke Parallelweg verläuft wie beim 2-streifigen Ausbau.

2+1 streifiger Ausbau (RQ15,5 Schonung):

Weiterhin hat der Vorhabensträger auch eine sogenannte FFH-Schonungstrasse untersucht. Diese Ausbauvariante entspricht der vorigen Lösung mit der Einschränkung, dass der Mittelbereich zwischen Bau-km 2+200 und 2+800 nur zweistreifig ausgebaut wird. Insgesamt werden zwar weniger Flächen in Anspruch genommen, hinsichtlich der Aspekte von Natura 2000 ergeben sich aber keine Vorteile.

Die dreistreifige Verkehrsführung verkürzt sich auf 936 m in Fahrtrichtung Ravensburg und auf 885 m in Fahrtrichtung Altshausen.

2+1 streifiger Ausbau (RQ15,5) im nördlichen Bereich - gewählte Lösung - :

Als Kompromiss zwischen naturschutzrechtlichen Belangen und verkehrsrechtlichen Anforderungen wurde ein neues Planungskonzept entwickelt. Diese Ausbaulösung entspricht der Darstellung in den vorgelegten Plänen. Sie beginnt bereits ab Beginn der Baustrecke mit der Aufweitung für einen dritten Fahrstreifen. Die Dreistreifigkeit endet kurz nach der zweiten Seebachquerung noch vor dem ökologisch sensiblen FFH-Bereich. Zur Landschaftsschonung wird die weitere Strecke entlang des Schreckensees nur noch zweistreifig ausgebaut.

In Fahrtrichtung Ravensburg stehen somit ab der Einmündung der K 7965 bei Mendelbeuren auf 907 m Länge zwei Fahrstreifen zur Verfügung, in der Gegenrichtung beträgt die sichere Überholstrecke 1108 m.

Die Verbreiterung der B 32 erfolgt mit Ausnahme des sensiblen östlichen FFH-Bereichs zwischen Bau-km 2+250 und 2+650 auf der Ostseite der bestehenden Straße.

Die Wegeführung entspricht im Wesentlichen der Beschreibung bei Variante RQ 15,5 West. Die Anbindung der Forstwege an die B 32 bei Bau-km 2+765 wird aus Gründen der Verkehrssicherheit geschlossen.

Der Vorhabensträger hat im Rahmen des LBP die mit den unterschiedlichen Ausbauvarianten einhergehenden Beeinträchtigungen vergleichend betrachtet.

Mit den genannten Ausbauvarianten sind danach folgende Nachteile und Konflikte verbunden:

Alle untersuchten Varianten führen zu verschiedenen starken Eingriffen in die angrenzenden Natura 2000-Gebiete.

Insbesondere die Variante RQ 15,5 greift sehr stark in das östlich der B 32 liegende wertvolle FFH-Gebiet ein.

Die Varianten RQ11, RQ 15,5 Nord und RQ 15,5 Schonung schneiden mit einem Flächenverlust (ohne Baufeld) von ca. 3.500 m² besser ab, als die Planungsvarianten mit einem durchgehend dreistreifigem Ausbau (RQ 15,5 und RQ 15,5 West) mit einem Flächenverbrauch (ohne Baufeld) von ca. 4.400 bis 4.600 m² innerhalb des Natura 2000-Gebietes.

Da der Lebensraumtyp 6410 „Pfeifengras-Streuwiese“ in einem Abstand von ca. 8,8 m zur bestehenden Fahrbahn vorkommt, ist er nur durch den Planfall RQ 15,5 beeinträchtigt. Bei den Varianten RQ 11, RQ 15,5 Schonung, RQ 15,5 Nord und RQ 15,5 West finden Eingriffe nur im Zwischenbereich statt.

Unterschiede der einzelnen untersuchten Varianten ergeben sich auch bei der mit ihnen verbundenen Zerschneidungswirkung. Die Varianten RQ 11, RQ 15,5 Schonung und RQ 15,5 Nord führen zu einer Verbreiterung der versiegelten Fahrbahnfläche von ca. 2 m, während alle anderen betrachteten Varianten zu einer Verbreiterung von ca. 6 m (dritte Fahrspur) führen.

Ähnliche Unterschiede ergeben sich auch für die Beeinträchtigung des Schutzgutes Tiere und Pflanzen. Auch hier schneidet die Variante RQ 15,5 West vergleichsweise am schlechtesten ab, da sie bei der Inanspruchnahme von bedeutenden Lebensräumen und besonders geschützten Flächen die größten Beeinträchtigungen aufweist.

Hinsichtlich der Beeinträchtigungen von Boden und Wasserhaushalt schneiden alle dreistreifigen Varianten schlechter ab, da mit ihnen eine höhere Flächenversiegelung verbunden ist.

Ebenso gehen mit den dreistreifigen Ausbauvarianten größere Eingriffe in trassennahe Gehölze und Röhrichte einher, weswegen sie auch zu größeren artenschutzrechtlichen Betroffenheiten führen. Insbesondere die Planungsvarianten, die einen dreistreifigen Ausbau im Bereich des Schreckensees vorsehen, sind wegen der mit ihnen verbundenen Beeinträchtigungen von Bruthabitaten des Kiebitz als besonders kritisch einzustufen. Hierbei sind die Verluste von (potentiellen) Fortpflanzungs- und Ruhestätten angesichts der geringen Populationsgröße als erheblich einzustufen. Zu diesen Beeinträchtigungen tritt ein deutlich erhöhtes Kollisionsrisiko beim Überflug einer in diesem Bereich dreistreifigen Trasse.

Aus artenschutzrechtlichen Gründen sind daher die Varianten RQ 11 und RQ 15,5 Nord zu bevorzugen.

Weitere Einzelheiten der vergleichenden Gegenüberstellung der einzelnen Varianten sind dem Erläuterungsbericht LBP (Planunterlage 12.1) und dem Erläuterungsbericht (Planunterlage 1) zu entnehmen.

Auch hinsichtlich der Verkehrswirksamkeit ergeben sich bei den untersuchten Varianten Unterschiede:

Die besten verkehrlichen Wirksamkeiten entfalten die Ausbauvarianten, die einen möglichst durchgängigen dreistreifigen Ausbau vorsehen und damit gute Überholmöglichkeiten bieten.

Beim 2-streifigen Ausbau (RQ11), bestandsnah, ist auf Grund der bestehenden ungünstigen Lage- und Höhenverhältnisse (Brettwirkung) weiterhin kein sicheres Überholen möglich. Durch das Fehlen von Überholmöglichkeiten erfüllt diese Variante nicht die Ziele der Planung.

Auch bei der sog. „Baumschutztrasse“ (2-streifiger Ausbau, RQ 11) fehlen sichere Überholmöglichkeiten, weswegen auch mit dieser Variante die verfolgten Planungsziele nicht erreicht werden können. Überdies wurden die im Bereich Vorsee noch vorhandenen Bäume hinsichtlich ihres Alters, der Vitalität, der Schäden und Lebenserwartung untersucht und bewertet. Hierbei ergab sich, dass die älteren Bäume zwar eine hohe landschaftsbildprägende Bedeutung insbesondere für den Autofahrer haben, aber nur noch eine geringe Lebenserwartung aufweisen, und durch das Totholz und die abnehmende Standsicherheit eine zunehmende Gefährdung für den Verkehr darstellen. Zudem bestand die Allee bereits bei Vorlage der Planunterlagen nur noch lückenhaft und auf einem kurzen Streckenabschnitt. Vor dem Hintergrund der damit verbundenen Mehrkosten hat sich diese Variante nicht gerechtfertigt. Die Eschenallee wurde im Frühjahr 2012 mit Genehmigung der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Ravensburg aus Gründen der Verkehrssicherheit gefällt, wodurch die mit dieser Variante angestrebten Vorteile nicht mehr erreicht werden können.

Auch die Verkehrswirksamkeit des Planungsfalls RQ 15,5 Schonung, liegt auf Grund der Länge der zur Verfügung stehenden Überholstrecken nach den praktischen Erfahrungen am unteren Grenzbereich und wäre aus verkehrstechnischen Gründen abzulehnen.

Weitere Konflikte mit anderen Schutzgütern entstehen nach den Angaben der Planunterlagen bei allen Varianten nicht.

Der Vorhabensträger hat die mit den unterschiedlichen Planungsvarianten verbundenen Vor- und Nachteile gegeneinander abgewogen und sich für die Variante RQ 15,5 Nord entschieden.

Diese Entscheidung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde rechtlich nicht anzuzweifeln. Die gewählte Ausbauvariante ist vor dem Hintergrund des Planungsziels die vergleichsweise verträglichste.

Hinsichtlich der Flächeninanspruchnahme im FFH-Gebiet schneidet die gewählte Variante zusammen mit dem Planfall RQ 11 am besten ab. Dies gilt zusammen mit den Varianten RQ 15,5 Schonung und RQ 15,5 West auch für die Inanspruchnahme des Lebensraumtyps 6410 „Pfeifengras-Streuweise“. Auch im Vergleich der mit den Varianten einhergehenden Zerschneidungswirkung schneidet die gewählte Variante nicht schlechter ab als andere Varianten.

Im Vergleich der beanspruchten Flächen mit Bedeutung für den Art- und Biotopschutz schneidet die gewählte Variante zwar schlechter ab als die Varianten RQ 11 und RQ 15,5 Schonung, allerdings sind die Auswirkungen auf die nach § 32 des Gesetzes zum Schutz der Natur, zur Pflege der Landschaft und über die Erholungsvorsorgen in der freien Landschaft Baden-Württemberg (NatSchG) geschützten Flächen zusammen mit der Variante RQ 11 am geringsten. Auch hinsichtlich der Flächenversiegelung durch Fahrbahn und Bankett schneidet die gewählte Variante schlechter ab, als die nur zweistreifigen Ausbauvarianten. Hinsichtlich artenschutzrechtlicher Belange schneidet die gewählte Variante zusammen mit Variante RQ 11 wiederum besser als andere Varianten ab.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass aus naturschutz- und artenschutzrechtlicher Sicht der Variante RQ 11 der Vorrang zu geben wäre, da mit ihr die geringsten ökologischen Beeinträchtigungen einhergehen.

Vor dem Hintergrund des Planungsziels ist die Variante RQ 11 jedoch deutlich schlechter zu bewerten als die gewählte Ausbauvariante. Wegen der weiterhin fehlenden sicheren Überholmöglichkeiten kann mit der Variante RQ 11 das Planungsziel nicht erreicht werden.

Es ist deswegen gerechtfertigt trotz der größeren ökologischen Beeinträchtigungen der Ausbauvariante RQ 15,5 Nord den Vorrang zu geben, da die mit ihr verbundenen ökologischen Beeinträchtigungen gegenüber anderen Planungsalternativen geringer sind und dennoch das Planungsziel wirksam erreicht werden kann.

6. Zwingende materiellrechtliche Anforderungen

Die vorliegende Planung verletzt keine zwingenden materiellrechtlichen Vorschriften, insbesondere liegt kein Verstoß gegen die naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen nach § 13 und § 15 BNatSchG und die Vorschriften zum Natura 2000-Gebietsschutz nach § 33 und § 34 BNatSchG vor. Ebenfalls wurden die artenschutzrechtlichen Anforderungen nach §§ 44, 45 BNatSchG beachtet.

Die Prüfung der Vereinbarkeit mit naturschutzrechtlichen Regelungen im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) erfolgte nach den Vorschriften des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) i.d.F. vom 29.07.2009.

Der LBP wurde um eine Erläuterung zur Kompensation des Schutzgutes Boden vom 25.01.2013 (Anlage 1) ergänzt.

6.1 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Die Zulässigkeit von Eingriffen in Natur und Landschaft ist in § 13 und § 15 BNatSchG geregelt. Nach Prüfung der darin genannten Voraussetzungen kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft zulässig sind.

Das Vorhaben führt zwar zu Eingriffen in Natur und Landschaft. Es werden jedoch vermeidbare Beeinträchtigungen unterlassen. Zudem werden unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise kompensiert (Ersatzmaßnahmen).

Auf agrarstrukturelle Belange wurde in besonderer Weise Rücksicht genommen. Die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind auch im Hinblick auf den Gesamtflächenbedarf und auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken und landwirtschaftlich genutzten Flächen angemessen.

Der Beurteilung der Zulässigkeit des naturschutzrechtlichen Eingriffs lag der Planfeststellungsbehörde ein Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) des Büros Menz+Weik, Tübingen, vom 15.03.2010 (Planunterlage 12.1) mit den dazugehörigen Detailplänen (Planunterlagen 12.2 bis 12.5) vor. Ergänzend wurde eine Erläuterung zur Kompensation des Schutzgutes Boden vom 25.01.2013 vorgelegt (Anlage 1).

6.1.1 Vorliegen von Eingriffen in Natur und Landschaft

Eingriffe in Natur und Landschaft sind nach § 14 Abs. 1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts, das Landschaftsbild oder den Wert der Landschaft für die naturnahe Erholung erheblich beeinträchtigen können.

Im LBP sind die anlage-, bau- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild ausführlich dargestellt (S. 39 ff, Planunterlage 12.1). Gleichzeitig

wurde zur Ermittlung des Umfangs der Kompensationsmaßnahmen die Intensität der einzelnen Projektwirkungen und ihre Erheblichkeit beurteilt.

Im Einzelnen wird hierzu auf die Darstellungen im LBP verwiesen.

Diese Darstellungen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde fachlich zutreffend und umfassend.

Auswirkungen ergeben sich insbesondere anlagebedingt durch den Flächenentzug, die Beseitigung von Biotopen, darunter auch Waldflächen, Zerschneidungswirkungen und baubedingt durch Immissionen aus dem Baubetrieb und Flächenverluste durch Einrichtung des Baufeldes. Dadurch kommt es insbesondere zu einem dauerhaften Verlust bzw. zu Beeinträchtigungen von Bodenfunktionen auf den betroffenen Flächen, zu einem Verlust von Lebensräumen bzw. zu einer Minderung von Funktionen von Lebensräumen wertgebender Arten, zu einer Beeinträchtigung besonders und streng geschützter Arten sowie zu einer Störung bzw. Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch das Vorhaben.

Hinsichtlich dieser mit dem Vorhaben zu erwartenden Auswirkungen sieht der LBP eine Reihe von Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen und im Übrigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor.

6.1.2 Unterlassung vermeidbarer Beeinträchtigungen

Nach §§ 13, 15 Abs. 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Diese Vorschrift ist zwingendes Recht und unterliegt nicht der Abwägung. Sie ist vor dem Hintergrund des Vorsorgeprinzips darauf gerichtet, negative Auswirkungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild durch das Vorhaben von vornherein möglichst gering zu halten, indem solche Auswirkungen völlig vermieden bzw. zumindest soweit möglich minimiert werden.

Vermeidbarkeit von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft infolge eines Eingriffs meint dabei auch nach der Novellierung des BNatSchG nicht die Möglichkeit, den Eingriff ganz zu unterlassen, denn dann wäre jede mit einem Eingriff einhergehende Beeinträchtigung vermeidbar. Vermeidbarkeit in diesem Sinne versteht sich auch nicht als Möglichkeit, das Vorhaben an anderer Stelle zu verwirklichen, denn dies wäre bei nahezu allen Baumaßnahmen denkbar und würde zu einer alle Planungen verhindernden Kreisverweisung führen. Die Vermeidbarkeit im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung bezieht sich vielmehr nur auf die Frage, ob die durch das jeweilige Vorhaben bewirkte Beeinträchtigung von Natur und Landschaft an dieser Stelle vermeidbar ist, d. h. ob es möglich ist, die Maßnahme an derselben Stelle ohne eine Beeinträchtigung von

Natur und Landschaft bzw. mit einer weniger schwer wiegenden Beeinträchtigung zu verwirklichen. Mithin sind Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen durch Eingriffe nur Maßnahmen, die keine erhebliche Umgestaltung des konkreten Vorhabens zur Folge hätten und deshalb bei objektiver Betrachtung noch als vom Antrag des Vorhabensträgers umfasst angesehen werden können.

Bei dem hier planfestgestellten Vorhaben unterbleiben nach der Planung vermeidbare Eingriffe und Beeinträchtigungen. Die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind im LBP eingehend dargestellt. Dabei handelt es sich um folgende Maßnahmen:

a) Bereits die Entscheidung für einen dreistreifigen Ausbau in nur einen Teilbereich des Vorhabensbereiches trägt einen entscheidenden Beitrag zur Minimierung von Eingriffen in die Natur bei. Die Versiegelung von Bodenflächen wird so auf das unabdingbare Mindestmaß begrenzt. Zusätzlich wurden die Beeinträchtigungen durch planerische Optimierungen (Bauwerksverbreiterung auf der dem Naturschutzgebiet abgewandten Seite) weitgehend minimiert.

b) Der Schutz angrenzender Biotop- und Habitatstrukturen vor Beeinträchtigungen aus dem Baubetrieb kann durch die Baufeldbegrenzung mittels Bauzaun (LBP-Maßnahme 1.2) erreicht werden. Mit dieser Maßnahme werden zum Schutz wertvoller Biotop- und Habitatstrukturen während der Bauphase auch Tabuflächen ausgewiesen, auf denen keine Baustelleinrichtungsflächen oder Lagerplätze zulässig sind. Daneben ist vorgesehen, zahlreiche Gehölzbestände und -strukturen durch Biotopschutzvorrichtungen gemäß RAS-LP 4 vor Beschädigungen während der Bauphase zu schützen (LBP-Maßnahme 1.3).

c) Mit einer Bauzeitenregelung (Baufeldfreimachung in der Zeit vom 01. Oktober bis 28. Februar) kann eine Störung von Brutvögeln während der Brut- und Fortpflanzungszeiten vermieden werden (LBP-Maßnahme 1.1). Durch eine zusätzliche Bauzeitenregelung im Bereich Bau-km 3+200 bis 3+600 sollen Beeinträchtigungen für die dort angesiedelte Kiebitzkolonie gemindert werden (LBP-Maßnahme 1.2).

d) Durch die Anlage einer Verwallung im Bereich Bau-km 3+200 bis 3+600 plant der Vorhabensträger eine Überflughilfe für bodennah fliegende Arten zu schaffen, mit der erhöhte Kollisionsrisiken vermieden werden sollen (LBP-Maßnahme 1.7). Hierfür soll auch die Neuanlage einer Eschenallee (LBP-Maßnahme 2.4) dienen. Zur Vermeidung weiterer artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände sieht der Vorhabensträger vor, im Bereich Bau-km 2+850 bis 3+360 Acker in Grünland mit feuchten Senken umzuwandeln (LBP-Maßnahme 3.4, Verbesserung des Lebensraumangebots für die Art

des Kiebitz) sowie im Bereich Bau-km 3+630 bis 3+750 Feuchtwiesen zu extensivieren und feuchte Senken zu entwickeln (LBP-Maßnahme 3.6).

e) Die nachteiligen Zerschneidungswirkungen sollen durch die Vergrößerung vorhandener Durchlässe und die Anlage von Trockenbermen (LBP-Maßnahme 1.4) sowie der Neuanlage von Durchlässen mit Leiteinrichtungen (LBP-Maßnahme 1.5) gemindert werden.

f) Zum Schutz des Grundwassers ist vorgesehen (LBP-Maßnahme 1.3), bei notwendigem Bodenaustausch wasserdurchlässige Kiese einzubauen und Wasserhaltungsmaßnahmen zeitlich zu beschränken. Daneben gilt ein Verbot für den Einbau von quer zur Fließrichtung des Grundwassers liegenden Lehmriegeln oder sonstigen Sperrschichten

g) Zur Vermeidung bzw. Minimierung bauzeitlicher Beeinträchtigungen aufgrund von Immissionen sieht der Vorhabensträger besondere Wasserhaltungsmaßnahmen (LBP-Maßnahme 1.8) und Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen durch den Einsatz von Kalk (Zusage zu B.6.3, LBP-Maßnahme 1.2) vor.

h) Mit Maßnahme 2.5 soll schließlich ein anlagebedingt unterbrochener Reitweg neu ausgewiesen und wieder an das überörtliche Wegenetz angeschlossen werden. Auch der durch die Maßnahme unterbrochene Themenwanderweg soll mit zwei Alternativrouten neu ausgewiesen werden (vgl. Anlage 2 ‚Alternative Wanderwegeführung‘ vom 03.01.2013).

Anhaltspunkte für weitere mögliche, naturschutzfachlich sinnvolle oder verhältnismäßige, in der bisherigen Planung nicht enthaltene Vermeidungs- oder Minimierungsmaßnahmen sind für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar. Mit den dargelegten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen wird die Verpflichtung nach §§ 13, 15 Abs. 1 BNatSchG eingehalten.

6.1.3 Kompensation durch Ausgleichsmaßnahmen und Ersatzmaßnahmen

Nach § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG ist der Verursacher verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Ausgleichsmaßnahmen als Maßnahmen des Naturschutzes auszugleichen oder durch Ersatzmaßnahmen zu kompensieren. Nach § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wieder hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wieder hergestellt oder neu gestaltet ist.

Eine Beeinträchtigung ist nach § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG ersetzt, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.

Der Vorhabensträger hat zunächst Maßnahmen zum Ausgleich der trotz der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verbleibenden Beeinträchtigungen vorgesehen. Bei den Ausgleichsmaßnahmen wurde auf eine funktionale und räumlich ortsnahe Zuordnung der Ausgleichsmaßnahmen zum Eingriff geachtet. Ferner wurde, soweit erforderlich, der zeitliche Aspekt der Beeinträchtigungen beachtet; so handelt es sich teilweise um vorgezogene Maßnahmen.

Der LBP enthält hierzu Maßnahmen, die geeignet sind, die mit dem Vorhaben verbundenen zwingenden Beeinträchtigungen auszugleichen.

Um den notwendigen Kompensationsbedarf zu erfassen hat der Vorhabensträger einen halbquantitativen Vergleich gemäß der Empfehlungen des BMVBW (Richtwerte für Kompensationsmaßnahmen beim Bundesfernstraßenbau, 1996) vorgenommen. Nach diesen Empfehlungen ergibt sich der notwendige Umfang der Kompensation soweit möglich nach den messbaren Dimensionen der Beeinträchtigung.

Danach ergibt sich aufgrund der geplanten Eingriffe ein Kompensationsumfang von 69.350 m². Zur Erreichung dieses Kompensationsumfanges sind folgende Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen:

Mit dem Rückbau und der Rekultivierung von Fahrbahnen (LBP-Maßnahme 2.1) werden nicht mehr benötigte Fahrbahnflächen entsiegelt, mit 30 cm Oberboden abgedeckt und so dem Naturhaushalt insbesondere für Bodenfunktionen wieder zur Verfügung gestellt.

Mit der straßenbegleitenden Pflanzung von Bäumen und Gehölzen (LBP-Maßnahme 2.2), der Entwicklung von naturnahem Laubwald sowie der Pflanzung einer Eschenallee (LBP-Maßnahme 2.4) sollen die durch den Verlust von Bäumen und Gehölzen eintretenden Beeinträchtigungen kompensiert sowie die Trasse landschaftlich eingebunden werden. Die Anlage der Eschenallee dient dabei auch artenschutzrechtlichen Belangen.

Mit LBP-Maßnahme 2.3 sieht der Vorhabensträger die Entwicklung magerer Wiesen und Säume vor. Mit der Umsetzung dieser Maßnahme soll das vorhandene Lebensraumangebot und die Bodenfunktion ‚Ausgleichskörper im Wasserkreislauf‘ verbessert werden.

Durch die Umwandlung einer Fichtendickung in Feuchtwiese und Röhricht sowie Entwicklung von Röhricht zwischen Bau-km 2+780 bis Bau-km 2+870 sollen den Zielen des FFH-Gebiets entsprechende Lebensräume (Feuchtwiese) geschaffen und der Verlust von nach § 32 NatSchG geschützten Biotopen (Röhrichte) kompensiert werden.

Mit LBP-Maßnahme 3.4 (Umwandlung von Acker in Grünland mit feuchten Senken) soll der Verlust örtlich bedeutender Grünländer ausgeglichen werden. Daneben führt die Maßnahme durch die Aufgabe der ackerbaulichen Nutzung zu einer Verbesserung des Retentionsvermögens des Bodens und dient daher auch dem Ausgleich von Beeinträchtigungen des Bodens. Durch die Anlage von feuchten Senken soll darüber hinaus das Lebensraumangebot für den Kiebitz verbessert werden. Den gleichen Zielen dient die Extensivierung von Feuchtwiesen und Entwicklung von feuchten Senken in LBP-Maßnahme 3.6.

Durch die Öffnung von Wassergräben und Bächen sowie die naturnahe Gestaltung von Bächen in einzelnen Bereichen (LBP-Maßnahmen 3.5, 4.1 - 4.4) wird eine Verbesserung des Wasserhaushaltes und damit eine Kompensation für die Schutzgüter Boden und Wasserhaushalt angestrebt. Gleichzeitig werden hierdurch gewässertypische Lebensräume geschaffen und verbessert.

Mit der Entwicklung von Feuchtgebüsch und Auwald (Teil der LBP-Maßnahme 4.4) wird der waldrechtlich erforderliche Ausgleich erzielt. Daneben können durch diese Teilmaßnahme in Anspruch genommene geschützte Biotope art- und wertgleich wiederhergestellt werden.

Mit der Neuausweisung des Reitweges bei Bau-km 1+400 bis Bau-km 1+900 mit Anbindung an das überörtliche Wegenetz soll die aus Sicherheitsgründen entfallende Quermöglichkeit bei Bau-km 2+765 kompensiert werden.

Die vorgesehenen LBP-Maßnahmen erfüllen teilweise eine Mehrfachfunktion für mehrere Schutzgüter. Dies trägt auch zur Flächensparnis bei.

Die aufgezählten LBP-Maßnahmen sollen in drei Schwerpunktbereichen umgesetzt werden. Diese liegen in unmittelbarer Nähe des Straßenkörpers und im Bereich des Schreckensees. In einem weiteren Schwerpunkt sollen Gewässerentwicklungsmaßnahmen vorgenommen werden.

Im Ergebnis ist zu den im LBP enthaltenen Ausgleichsmaßnahmen festzustellen, dass die dort festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen geeignet sind, die vorhabensbedingt erfolgenden Beeinträchtigungen bei den Schutzgütern Boden, Wasser, Tiere und Pflanzen sowie beim Landschaftsbild zu vermeiden, auf ein unerhebliches Maß zu reduzieren oder sonst zu kompensieren.

Auch der erforderliche Waldausgleich gem. § 9 Abs. 3 LWaldG für die geplante dauerhafte Waldumwandlung wird mit den vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen erreicht. Bei der Bemessung der Kompensationsmaßnahmen wurde auch der Grad der Beeinträchtigung, sowie die Altersstruktur des vorhandenen Waldbestandes berücksichtigt. So wurde für den Umfang der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen u.a. berücksichtigt, dass mit dem Straßenbauvorhaben teilweise in Laub-Altholz eingegriffen wird und eine Wiederherstellung eines solchen Bestandes nicht innerhalb der üblichen 25-Jahres-Frist vollwertig möglich ist („time-lag“-Effekt). Für diese Flächen wurde daher eine Aufforstung mit dem Faktor 1: 2 vorgesehen.

Zu dem vorgelegten Kompensationskonzept hat letztlich auch die höhere Forstbehörde ihr Einverständnis erteilt.

Allen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist gemeinsam, dass sie ihrerseits durch die grundsätzliche Verbesserung der Funktionen der Flächen auf denen sie ausgeführt werden, nicht zu erheblichen Eingriffen im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG führen, jedenfalls aber in der Gesamtbilanz zu einer Verbesserung der in Anspruch zu nehmenden Flächen führen.

Zusätzlich wurde vom Vorhabensträger eine ökologische Baubegleitung für die Bauausführung und die Aufstellung des landschaftspflegerischen Ausführungsplans vorgesehen. Eine ökologische Baubegleitung dient der besonderen Überwachung und Durchführung der landschaftspflegerischen Vorgaben eines Verfahrens und damit der Vermeidung von Umweltschäden. Sie ist deswegen insbesondere bei großen Bauvorhaben, die durch umfangreiche Schutz-, Vermeidungs- und v.a. Kompensationserfordernisse gekennzeichnet sind, bei Vorhaben mit Eingriffen in besonders sensible Gebiete, wie z.B. in Fauna-Flora-Habitat (FFH)-Gebiete und in Naturschutzgebiete, vorzusehen oder wenn besondere artenschutzrechtliche und vegetationskundliche Anforderungen bestehen.

Die Vertreter der Naturschutz- und Forstbehörden haben dem erstellten landschaftspflegerischen Begleitkonzept grundsätzlich zugestimmt.

Soweit gefordert wurde, die Bachdurchlässe des Seebachs noch weiter zu vergrößern und naturverträglicher zu gestalten, um insbesondere eine Verbesserung für Rehwild zu erreichen, wurden durch den Vorhabensträger weitere Verbesserungen an den beiden geplanten Bachdurchlässen geplant. Zusätzlich sind Optimierungen an den Durchlässen bei Bau-km 1+546 und 2+020 vorgesehen. Jedoch eignen sich die Durchlässe auch nach erneuter Optimierung nicht als Querungshilfe für Großwild. Vor dem Hintergrund, dass sich im Ausbauabschnitt keine abgrenzbare Wildquerungsstelle ausmachen lässt, erscheint das Ergreifen von punktuellen Maßnahmen zum Wildschutz (wie z.B. eine Grünbrücke) nicht sinnvoll. Darüber hinaus wären derartige Querungsbauwerke für

Großwild mit enormen Eingriffen in die Landschaft und hohen Kostenaufwendungen verbunden. Hinzu tritt, dass eine Erhebung der Wildunfallzahlen ergeben hat, dass ein Unfallschwerpunkt südlich des Ausbauabschnittes, im Bereich der Blitzenreuter Steige (Häcklerweiher) liegt. Der Vorhabensträger hat deshalb ein Monitoring zugesagt, mit dem die Wildunfallzahlen im Ausbauabschnitt über einen Zeitraum von 5 Jahren erhoben werden sollen. Am Ende der Erfassungszeit soll darüber entschieden werden, ob eine Fortführung der Erhebung über weitere 5 Jahre angezeigt ist. Zeigt sich innerhalb der Erfassungszeit im Ausbaubereich eine signifikante Häufung der Wildunfallzahlen, die bei 20 Wildunfällen pro Jahr liegen soll, will der Vorhabensträger geeignete Maßnahmen, wie beispielsweise den Einbau einer elektronischen Wildwarnanlage, ergreifen.

Die Planfeststellungsbehörde hält die Vorgehensweise des Vorhabensträgers für ausreichend und sinnvoll. Mit der Optimierung der Gewässerdurchlässe sind diese für viele Niederwild- und Kleintierarten durchlässig. Da die Dimensionierung der Durchlässe nach dem Merkblatt für die Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (MAQ 2008) und den Vollzugshinweisen Biber des Ministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg erfolgte, ist davon auszugehen, dass die Durchlässe auch für die Querung von Bibern geeignet sind. Die Tatsache, dass im Bereich der B 32 im Jahr 2006 ein Biber überfahren wurde, rechtfertigt nicht die Annahme, dass die geplanten Gewässerdurchlässe keinen geeigneten Kollisionsschutz darstellen würden. Vor dem Hintergrund, dass seit dem Jahr 2006 drei Biber im Untersuchungsraum zum Verkehrsoffer gefallen sind, hat der Vorhabensträger zwischenzeitlich, einer Forderung des Landratsamtes Ravensburg entsprechend, die Anlage von Biberleit-einrichtungen mit jeweils 20 m Länge beiderseits der geplanten Gewässerdurchlässe zugesagt.

Zusätzlich hat der Vorhabensträger zugesagt, die Art des Bibers in die Beobachtungen des geplanten Wildmonitorings aufzunehmen, um bei Bedarf weitere Maßnahmen vorzunehmen.

Für das Großwild lässt sich im Ausbauabschnitt kein Querungsschwerpunkt ermitteln, der es anzeigen würde weitere Maßnahmen für Großwild zu ergreifen. Insbesondere ist auch zu bedenken, dass sich die Querungssituation für das Großwild durch die Ausbaumaßnahme gegenüber der Bestandssituation nicht wesentlich verschlechtert. So wird auf einen durchgehenden dreistreifigen Ausbau der B 32 verzichtet und auch die zulässigen Fahrtgeschwindigkeiten bleiben die gleichen.

Die Planfeststellungsbehörde hält es daher auch vor dem Hintergrund der mit den entsprechenden Maßnahmen verbundenen naturschutzrechtlichen Eingriffe (entsprechende Aufweitung von Gewässerdurchlässen oder Errichtung von Grünbrücken) und den damit verbundenen Kosten für sinnvoll, dass der Vorhabensträger ein Monitoring vorgesehen hat, mit dem ermittelt werden kann, wie sich die Wildunfallzahlen im Ausbauabschnitt entwickeln. Soweit sich dadurch zeigen sollte, dass sich der Ausbauabschnitt vorhabensbedingt gegenüber dem Bestand zu einem Unfallschwerpunkt entwickelt, will der Vorhabensträger entsprechende Maßnahmen ergreifen. Eine vorherige präventive Anordnung von Schutzmaßnahmen hält die Planfeststellungsbehörde nicht für angezeigt, zumal der Vorhabensträger vorsieht, die Wildunfallzahlen jährlich auszuwerten und hierdurch

eine rasche Ergreifung entsprechender Maßnahmen gemäß der Entwicklung der Wildunfallzahlen gesichert erscheint.

Aus den vorgenannten Gründen hält die Planfeststellungsbehörde auch eine Geschwindigkeitsbegrenzung sowie eine Anordnung eines Überholverbotes zum Wildschutz nicht für angezeigt, zumal der Vorhabensträger zu derartigen Maßnahmen mangels Zuständigkeit grundsätzlich nicht verpflichtet werden kann.

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde sind die geplanten Durchlässe unter Berücksichtigung der vorgesehenen Optimierungen geeignet, den meisten Niederwild- und Kleintierarten als Querungshilfe zu dienen. Weitere Maßnahmen zum Schutz des Wildes sind neben der vom Vorhabensträger getroffenen Zusage bzgl. des Wildmonitorings nicht angezeigt.

Soweit gegen die Planungen eingewandt wurde, dass die wegen der Einfahrtsbreiten für landwirtschaftliche Fahrzeuge erforderlichen Verdolungen der Entwässerungsgräben zwischen Bau-km 2+500 und 2+780 durch Verringerung der Zufahrtsbreiten reduziert werden sollten, hat der Vorhabensträger nachvollziehbar dargelegt, dass die Zufahrtsbreiten aufgrund der Rahmenbedingungen (paralleler Verlauf von Graben und Wirtschaftsweg) und der für die landwirtschaftlichen Fahrzeuge erforderlichen Radien in der geplanten Dimensionierung erforderlich sind. Überdies ist zu bedenken, dass sich die vorhabensbedingte Verdolung des Entwässerungsgrabens mit den sich daraus ergebenden Beeinträchtigungen für die Natur beim Kompensationskonzept Berücksichtigung fand. Soweit also auf eine Verdolung zwischen Bau-km 2+500 und 2+780 nicht verzichtet werden konnte, ergibt sich eine naturschutzrechtliche Kompensation an anderer Stelle.

Das Kompensationskonzept des Vorhabensträgers ist auch so ausgewogen, dass es keiner zusätzlichen Kompensationsflächen bedarf. Deswegen war auch das Flurstück 911/3 beim Kompensationsbedarf außer Betracht zu lassen, auch wenn eine längere, zusammenhängende extensiv bewirtschaftete Fläche, zu der auch das Flurstück 911/3 gehört, grundsätzlich wünschenswert wäre. Überdies hat der Vorhabensträger unwidersprochen angegeben, dass das Flurstück 911/3 bereits heute vom Pächter extensiv bewirtschaftet würde, so dass eine weitere Aufwertung im Zuge der Kompensation nicht möglich erscheint.

Der Vorhabensträger hat in seinem Kompensationskonzept u.a. die Neuanlage einer Eschenallee an Stelle einer vormals bestehenden Eschenallee vorgesehen. Ursprünglich war geplant, die alte Eschenallee im Zuge der Baumaßnahme zu fällen und eine neue anzulegen. Die alte Eschenallee wurde jedoch aus Verkehrssicherheitsgründen bereits vor Umsetzung der Baumaßnahme gefällt. Die geplante Neuanlage hat der Vorhabensträger jedoch beibehalten. Die Länge der Eschenallee wurde nach artenschutzrechtlichen und technischen Anforderungen bemessen. Dies ist fachlich nicht zu beanstanden.

Auch die Planung des Schutzwalles bei Bau-km 2+800 bis 3+400 erfolgte nach artenschutzrechtlichen Anforderungen. Eine Erhöhung des Schutzwalles würde zwar eine Verbesserung für den Kollisionsschutz von Vögel bringen, da eine Erhöhung die Vögel bei Überfliegen der Straßen zu einer höheren Flughöhe zwingen würde, jedoch würden mit einer Erhöhung des Schutzwalles auch Nachteile für die in diesem Bereich bestehende Limikolensiedlung verbunden sein. Der Vorhabens-träger hat nachvollziehbar dargelegt, dass Limikolen empfindlich gegenüber Sichtkulissen reagieren, so dass eine Erhöhung des Schutzwalles gleichzeitig eine Entwertung des Limikolenlebens-raumes bedeuten würde. Die vom Vorhabensträger gewählte Höhe des Schutzwalles stellt dem-nach einen Kompromiss zwischen den unterschiedlichen artenschutzrechtlichen Belangen dar und ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ausreichend, um einen angemessenen Kollisionsschutz zu gewährleisten.

Soweit eingewandt wurde, dass die vorgesehenen Bachdurchlässe keinen ausreichenden Schutz für die Art des Bibers vor den Gefahren des Straßenverkehrs darstellen, ist zunächst zu entgegnen, dass die Durchlässe nach dem Merkblatt für die Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Ver-netzung von Lebensräumen an Straßen (MAQ 2008) und den Vollzugshinweisen Biber des Ministe-riums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg ausgestaltet wur-den, mithin fachliche Hinweise speziell für diese Art berücksichtigt wurden. So werden alle Durch-lässe mit einer sog. Trockenberme ausgestaltet. Aus diesem Grund ist davon auszugehen, dass die geplanten Durchlässe grundsätzlich geeignet sind, als Durchlass für Biber zu dienen. Auch die Tatsache, dass in der Nähe des Ausbauabschnittes im Jahr 2006 an einem großen Gewässerdurchlass ein Biber überfahren wurde, rechtfertigt nicht die Annahme, dass die geplanten Durch-lässe grundsätzlich nicht als Biberdurchlässe geeignet sind. Vor dem Hintergrund, dass seit dem Jahr 2006 drei Biber im Untersuchungsraum zum Verkehrsoffer gefallen sind, hat der Vorhabens-träger zwischenzeitlich, einer Forderung des Landratsamtes Ravensburg entsprechend, die Anlage von Biberleiteinrichtungen mit jeweils 20 m Länge beiderseits der geplanten Gewässerdurchlässe zugesagt.

Zusätzlich hat der Vorhabensträger zugesagt, die Art des Bibers in die Beobachtungen des geplan-ten Wildmonitorings aufzunehmen, um bei Bedarf weitere Maßnahmen vorzunehmen.

Insgesamt wurden die Gewässerdurchlässe in ausreichender Weise dimensioniert, um die mit dem Ausbauvorhaben verbundenen Eingriffe in Natur- und Landschaft zu kompensieren. Für eine weite-re Optimierung der Gewässerdurchlässe sieht die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass.

Insoweit hat der Vorhabensträger auf die Forderung des Landratsamtes Ravensburg hin aber zu-ge-sagt, dass der vorhandene 70 cm hohe Sohlabsturz aus Stahlspundswänden im Seebach, wel-

cher ein Wanderhindernis für die Wasserfauna darstellt, im Zuge der geplanten Ausgleichsmaßnahmen am Seebach beseitigt wird.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind zur Gewährleistung des Natur- und Artenschutzes darüber hinaus keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

Insbesondere ist auch der Erwerb weiterer Flurstücke im Bereich des Schreckensees nicht notwendig. Ein freiwilliger Erwerb wurde durch den Vorhabensträger abgelehnt. Eine verpflichtende Auferlegung im Planfeststellungsbeschluss war nicht möglich, da das Kompensationskonzept des Vorhabensträgers bereits im derzeit geplanten Umfang geeignet ist, alle mit dem Ausbau der B 32 verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft zu kompensieren.

Das geplante Vorhaben beeinträchtigt auch das Schutzgut Erholung nicht wesentlich stärker als bislang. Bei Bau-km 2+760 quert ein Wanderweg (Themenweg „Schaumal-Weg“) die B 32. Zwar wird die B 32 in diesem Bereich weiterhin wie bislang zweispurig geführt, jedoch ist zu berücksichtigen, dass die Fahrbahn an dieser Stelle um etwa 2 m verbreitert wird und sich dadurch die zu querende Fahrbahnstrecke vergrößert. Der Vorhabensträger hat aus diesem Grund die Unterbrechung des Wanderweges vorgesehen. Der Vorhabensträger hat dabei nachvollziehbar dargelegt, dass für den Wanderweg zur sicheren Querung der B 32 noch andere Alternativen bestehen. Die erste vorgeschlagene Alternative (Variante 1) verlängert den Wanderweg um etwa 3,7 km und quert die B 32 bei der geplanten Unterführung nach Stuben (Bauwerk 3). Bei dieser Alternative werden alle Objekte des „Schaumal-Weges“ im Rundgang eingebunden. Die andere Alternative (Variante 2) verkürzt den Wanderweg um etwa einen Kilometer und quert die B 32 bei der neuen Unterführung bei Vorsee (Bauwerk 4). Bei dieser Alternative. Bei dieser Variante werden die Objekte des Themenweges teils über geringe Umwege angeschlossen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht die vorgeschlagenen Varianten für die Wanderwegführung als akzeptable Alternativen an, da mit beiden vorgeschlagenen Varianten alle Objekte des „Schaumal-Weges“ weiterhin erreichbar bleiben. Werden beide Alternativstrecken entsprechend ausgeschildert, geht die Planfeststellungsbehörde von einer hohen Akzeptanz aus, zumal die Alternativstrecken im Gegensatz zur heutigen Führung des Themenweges eine sichere Querung der B 32 ermöglichen und auch Alternativen je nach Leistungsfähigkeit des Wanderers (kürzere und längere Route) anbieten.

Im Rahmen des weiteren Anhörungsverfahrens hat die höhere Forstbehörde, Referat 82 Regierungspräsidium Tübingen, darauf hingewiesen, dass der mit der Variante 2 verbundene Umweg zur Beobachtungskanzel zu einem Teil über die K 7966 führt. Wegen der vorgeschlagenen Variante 1 wurde ergänzend gefordert, dass der Wanderweg, anders als bislang vorgeschlagen, über den

bisher als Reitweg ausgewiesenen „Kanalweg“ nach Westen geführt und dann an den „Kleinhöhlenweg“ angeschlossen wird. Der Vorhabensträger hat der geforderten Wegeverlegung bei Variante 1 zugestimmt. Zu dem Hinweis des Wegeverlaufes bei Variante 2 hat der Vorhabensträger ausgeführt, dass ein Teil des Umweges zur Beobachtungskanzel zwar auf der K 7966 zurückgelegt werden müsse, jedoch neben der K 7966 ein Grünstreifen verlaufe, auf den die Wanderer gegebenenfalls ausweichen könnten. Zudem sei die K 7966 so wenig befahren, dass selbst bei Nutzung der Straße vom Ende des Waldweges bis zur Unterführung bei Bauwerk 4 keine Gefährdung drohe.

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde stellt die Variante 2 auch nach Hinweis der höheren Forstbehörde eine ausreichend sichere Alternative zur bisherigen Wanderwegführung dar. Zwar müssen die Wanderer zwischen dem Ende des Waldweges bis zur Unterführung bei Bauwerk 4 etwa 400 m auf der K 7966 zurücklegen, jedoch ist diese Straße mit durchschnittlich 173 Fahrzeugen pro Tag so wenig befahren, dass eine gefahrlose Benutzung der Straße anzunehmen ist. Hinzu tritt, dass neben der Straße ein Grünstreifen verläuft, auf den die Wanderer nötigenfalls ausweichen könnten.

Im Zusammenhang mit dem Schutzgut Erholung ist auch die Anpassung des bestehenden Reitwegnetzes geplant. Da der Forstweg im Breitenhag aus Sicherheitsgründen zur B 32 geschlossen werden soll, hat der Vorhabensträger die Ergänzung des hierauf verlaufenden Reitweges vorgesehen. Danach soll eine Ergänzung des Reitwegenetzes im Norden des Planfeststellungsbereichs so erfolgen, dass eine gefahrlose Querung durch die Unterführung bei Bau-km 1+420 möglich ist. Anschließend soll der Reitweg bis Hühlen über den Gemeindeverbindungsweg verlaufen.

Damit besteht der bestehende Reitweg weiterhin fort. Erschwernisse sind mit der geänderten Ausweisung nicht verbunden.

Eine zusätzliche Unterführung für Reit- und Wanderweg mit den damit verbundenen Eingriffen in Natur und Landschaft ist damit nicht erforderlich.

6.1.4 Erforderlichkeit und Angemessenheit der Kompensationsmaßnahmen im Hinblick auf die Inanspruchnahme von land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen und Privatgrundstücken

Nach den unter Punkt 6.1.3 beschriebenen Kriterien war die Inanspruchnahme der betroffenen land- und forstwirtschaftlich genutzten und privaten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen unerlässlich (auch weil diese teilweise artenschutzrechtlich intendiert ist).

Zunächst ist festzustellen, dass die beabsichtigten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geeignet sind, die naturschutzrechtlichen Eingriffe effektiv zu kompensieren. Da der Ausbau zudem im Bestand erfolgt, verringert sich die Inanspruchnahme land- und forstwirtschaftlicher Nutzflächen auf ein geringst mögliches Maß.

Alle landschaftspflegerischen Ausgleichsflächen wurden entlang der Ausbaustrecke geplant und stehen in einem engen Zusammenhang zum jeweiligen Eingriffsort. Vorrangig wurden landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahmen an von den Vorhaben betroffenen Waldflächen, an vom Ausbau beeinträchtigten Gewässern und im FFH-Gebiet entlang der Ausbaustrecke geplant.

Für die Planfeststellungsbehörde ist nicht erkennbar, dass der Vorhabensträger für die geplanten Kompensationsflächen land- und forstwirtschaftliche Flächen außerhalb des absolut notwendigen Umfangs in Anspruch nimmt.

Hinzu tritt, dass sich keiner der betroffenen Grundstückseigentümer grundsätzlich gegen die Inanspruchnahme seiner Grundstücke für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen ausgesprochen hat.

Von Seiten der Landwirtschaftsverwaltung wurde zwar eingewandt, dass der vorgesehene Ausgleich für die Inanspruchnahme von Waldflächen deutlich überzogen erschiene. Der Vorhabensträger wiederum hat das Ausmaß des Waldflächenausgleichs mit einer entsprechenden Forderung des Landesbetriebes Forst begründet.

Bei dem erforderlichen Waldausgleich nach § 9 Abs. 3 Waldgesetz für Baden-Württemberg (WaldG) ist die Zusammensetzung und der Zustand der in Anspruch zu nehmenden Waldfläche zugrunde zu legen. Vorliegend war deswegen auch das Alter des Baumbestandes bei der Bemessung des Umfangs des erforderlichen Waldausgleichs zu berücksichtigen. Da durch die Baumaßnahme teilweise in Laub-Altholz eingegriffen wird und allgemein davon auszugehen ist, dass eine Neuanpflanzung erst nach etwa 25 Jahren vollwertig die Funktionen des in Anspruch zu nehmenden Waldes erfüllen kann, war zur Verhinderung dieses sog. time-lag-Effektes eine Vergrößerung der Ausgleichsflächen auf > 1: 1 vorzunehmen. Der vom Vorhabensträger geplante Umfang an Waldausgleichsflächen war mithin fachlich erforderlich.

Bei der Festlegung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurde darauf geachtet, dass diese, soweit möglich, auf Flächen realisiert werden, die ohnehin durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden, ohne dass es dabei zu einer übermäßigen, unverhältnismäßigen Inanspruchnahme Einzelner kommt. Gleichzeitig wurde, soweit möglich, versucht, die Maßnahmen multifunktional auszugestalten, um möglichst wenig Kompensationsfläche beanspruchen zu müssen.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt dabei nicht, dass einige Betroffene mit ihrem Eigentum sowohl für die unmittelbare Straßenfläche, als auch für Flächen der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Anspruch genommen werden.

Eine noch weiter reduzierte Inanspruchnahme privater oder land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen für Kompensationsmaßnahmen war allerdings nicht möglich. Dies beruht zum einen darauf, dass nach den naturschutzrechtlichen Vorgaben in der Eingriffsregelung des § 15 BNatSchG nicht beliebig auf Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verzichtet werden kann und zum anderen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einen, bei Ausgleichsmaßnahmen engeren und bei Ersatzmaßnahmen gelockerten, räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit dem Eingriff aufweisen müssen. Infolge dessen können Kompensationsmaßnahmen nicht beliebig räumlich festgelegt werden und müssen die durch den Eingriff beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes gleichartig bei Ausgleichsmaßnahmen oder zumindest gleichwertig bei Ersatzmaßnahmen kompensiert werden.

Insgesamt sind keine anderen Flächen ersichtlich, die den vorgenannten Anforderungen in gleicher Weise entsprechen und über ein entsprechendes Aufwertungspotential verfügen und gleichzeitig eine geringere Flächeninanspruchnahme oder geringere Auswirkungen auf die Landwirtschaft mit sich bringen würden.

Vor diesem Hintergrund war dabei den naturschutzrechtlichen Belangen an einer Kompensation der mit dem Bauvorhaben verbundenen unvermeidbaren Eingriffe Vorrang vor den land- und forstwirtschaftlichen Belangen und den Belangen der betroffenen privaten Dritten am unveränderten Erhalt ihrer Flächen zu geben. Eine unverhältnismäßige Inanspruchnahme einzelner Betroffener ist für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar.

Insbesondere konnte von keinem Betroffenen eine wegen des Flächenentzugs bedingte Existenzgefährdung geltend gemacht werden.

Den Belangen der Land- und Forstwirtschaft wurde ausreichend Rechnung getragen, § 15 Abs. 3 BNatSchG.

6.1.5 Sicherung und Unterhaltung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen des Vorhabensträgers sind ausreichend rechtlich gesichert und werden für den erforderlichen, aber auch verhältnismäßigen Zeitraum unterhalten.

Der Vorhabensträger hat vorgesehen, dass die Flächen für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die sich nicht bereits in öffentlicher Hand befinden, erworben oder dinglich gesichert werden.

Damit hat der Vorhabensträger in ausreichendem Maße sichergestellt, dass die Flächen für die Kompensationsmaßnahmen tatsächlich für diese Zwecke zur Verfügung stehen.

Die notwendigen Pflege- und Unterhaltungszeiträume der Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen ergeben sich *aus Ziffer 5 zu Punkt B.6.1 - B.6.5 der Nebenbestimmungen*.

Für die Maßnahmen 1.5, 1.7, 2.3, 3.1, 3.4 bis 3.6 sowie 4.1 bis 4.4 war eine dauerhafte Unterhaltungspflege festzusetzen, da nur so die mit ihnen verfolgten Minimierungs- bzw. Kompensationsziele dauerhaft erreichbar sind. Insbesondere können die mit den Maßnahmen 3.1, 3.4 und 3.6 gewünschten Biotopstrukturen nur durch eine dauerhafte Pflege oder entsprechende Bewirtschaftung erhalten werden.

Die LBP-Maßnahmen 2.2, 2.4, 3.3 und 4.4 bedürfen einer Entwicklungs- und Jungholzpflanze nach RAS-LP 2 über einen Zeitraum von fünf Jahren. Danach ist davon auszugehen, dass die angepflanzten Gehölze eine Konkurrenzfähigkeit gegenüber anderen Arten erreicht haben, die es ihnen ermöglicht, auch ohne weitere Pflege ein überlebensfähiges Biotop zu bilden.

Für die Maßnahme 1.5 war die Anordnung einer dauerhaften Bedarfspflege ausreichend, aber auch notwendig, um den artenschutzrechtlichen Zielsetzungen dieser Maßnahme gerecht werden zu können.

Für die übrigen LBP-Maßnahmen musste kein Unterhaltungszeitraum festgelegt werden, da diese ihre Funktion entweder bereits mit Herstellung erhalten oder die Flächen der natürlichen Sukzession überlassen werden sollen.

Die Pflege und Unterhaltung obliegt dem Vorhabensträger als Eingriffverursacher. Die Durchführung von Herstellungs-, Entwicklungs- und Unterhaltungspflege ist damit hinreichend sichergestellt. Soweit für die LBP-Maßnahmen 3.1, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6 und 4.4 eine Unterhaltungspflege durch die Forstverwaltung vorgesehen ist, so ist auch dies ausreichend, da die staatliche Forstverwaltung als öffentlicher Träger genügend Gewähr für eine ordnungsgemäße Sicherung bietet. Ebenso verhält es sich bei Maßnahme 4.1 bis 4.4, soweit die Gemeinde als Eigentümerin der Gewässergrundstücke für die Unterhaltungspflicht verantwortlich sein soll. Hier hat der Vorhabensträger ggf. entsprechende Pflegeverträge mit der Gemeinde abzuschließen, die eine dauerhafte Unterhaltung sichern, anderenfalls die Durchführung der Unterhaltungsmaßnahmen selbst sicher zu stellen.

6.1.6. Ergebnis

Nach allem ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzustellen, dass das Maßnahmenkonzept des vorgelegten Landschaftspflegerischen Begleitplans geeignet und erforderlich und insbesondere auch im Hinblick auf die Belange der Land- und Forstwirtschaft und Privater angemessen ist, um die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zu kompensieren.

6.2 Biotopschutz

Nach § 30 Abs. 2 BNatSchG und § 30a Satz 1 WaldG sind alle Handlungen, die zu einer Zerstörung oder sonstigen erheblichen Beeinträchtigung der gesetzlich geschützten Biotope bzw. von Biotopschutzwald führen können, verboten. Dieses Verbot gilt auch für die landesgesetzlich geschützten Biotope, § 30 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG.

Nach § 30 Abs. 3 BNatSchG und § 30a Abs.5 WaldG kann von den Verboten auf Antrag eine Ausnahme zugelassen werden, wenn insbesondere die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können.

Der planungskonforme Ausbau der B 32 zwischen Altshausen und Vorsee bedingt eine zumindest teilweise Zerstörung von Biotopen i.S.d. § 30 BNatSchG und des § 32 Abs. 1 NatSchG sowie des § 30a WaldG.

Es handelt sich dabei insbesondere um mehrere örtlich bedeutende geschützte Feldgehölze, (Schilf-) Röhrichte, Grauweidengebüsche, Bruchwälder und Feuchtgebüsche, Hecken sowie Mohrweidengebüsche entlang der Ausbaustrecke. Daneben greift die Baumaßnahme in die Waldbiotope (WB) 28023436 - 3077 und - 3079 ein.

Allerdings liegen bei dem hier festgestellten Vorhaben die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG bzw. § 32 Abs. 4 Nr. 3 NatSchG und § 30a Abs. 5 WaldG vor. Nach den Angaben des Vorhabensträgers sind im Zuge der Bauausführung verschiedene Schutzmaßnahmen vorgesehen um eine Beeinträchtigung der gesetzlich geschützten Biotope zu verhindern bzw. einzugrenzen (vgl. LBP-Maßnahme 1.2). Soweit eine Beeinträchtigung bzw. Zerstörung der Biotope nicht vermieden werden kann, kann die Zerstörung der Biotope kann in angemessener Zeit ausgeglichen werden. Hierfür dienen die Maßnahmen 2.2, 3.1-3.3, 3.6, 4.3 und 4.4.

Ein Verlust des WB 28023436-3079 kann bereits durch die geplante Baufeldbegrenzung vermieden werden. Für die Inanspruchnahme des WB 28023436-3077 sind die Ausgleichsmaßnahmen 3.3 und 4.4 vorgesehen.

Mithin können die von dem Bauvorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen für die gesetzlich geschützten Biotopie entsprechend ausgeglichen werden. Die höhere Forstverwaltung (Regierungspräsidium Tübingen, Ref. 82) hat ihr Einverständnis zu der baubedingten Waldbiotopzerstörung gegeben. Eine Ausnahme von den Zerstörungs- bzw. Beeinträchtigungsverböten konnte erteilt werden.

6.3 Vereinbarkeit mit Natura 2000

Nach § 34 Abs. 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebietes zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten und Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, und nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebietes dienen.

Dieser Pflicht zugrunde liegen die Regelungen der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-RL) und der Vogelschutz-Richtlinie (VogelSch-RL), die mit der Zielrichtung erlassen worden sind, ein europäisches Schutzgebietssystem zu schaffen, das die Sicherung der europäischen Artenvielfalt gewährleisten soll, § 31 BNatSchG.

Nach den Vorgaben der beiden Richtlinien muss jeder Mitgliedstaat daher Gebiete benennen, die für die langfristige Erhaltung von wildlebenden Vogelarten (Vogelschutzgebiete) bzw. von europaweit gefährdeten Lebensräumen, Tier- und Pflanzenarten (FFH-Gebiete) wichtig sind. In Deutschland sind dafür die Bundesländer zuständig. Baden-Württemberg hat Ende 2007 seine Gebietsmeldungen an die EU abgeschlossen.

Der Inhalt dieser Verträglichkeitsprüfung konzentriert sich darauf, ob ein Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen eines solchen Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen führen kann.

Nach § 34 Abs. 2 BNatSchG ist ein Projekt vorbehaltlich einer abweichenden Prüfung nach Absätzen 3 und 4 unzulässig, wenn die Prüfung der Verträglichkeit ergibt, dass das Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen eines solchen Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann.

Die Prüfung der Verträglichkeit nach § 34 Abs. 1, 2 BNatSchG stellt striktes Recht dar, das der Abwägung nicht zugänglich ist.

Die Trasse der B 32 verläuft durch das ausgewiesene FFH-Gebiet „Feuchtgebiete um Altshausen“ (DE 8023-341) und das Europäische Vogelschutzgebiet „Blitzenreuter Seenplatte mit Althäuser Weiher“ (DE 8123-441). Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen für diese Natura-2000-Gebiete“

hat der Vorhabensträger auf den dreistreifigen Ausbau im südlichen Streckenabschnitt verzichtet. Dadurch konnte die Flächeninanspruchnahme innerhalb der Schutzgebiete deutlich reduziert werden und die Zerschneidungswirkung der Straße minimiert werden. Um erhebliche Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele von Lebensräumen und Arten der Natura 2000-Gebieten zu vermeiden, sind Baufeldbegrenzungen und die Auflagen zum Schutz vor baubedingten Beeinträchtigungen wie Einträge von Schadstoffen in die Gewässer oder Grundwasserabsenkungen vorgesehen.

Der Vorhabensträger hat geprüft, welche Auswirkungen von dem Bauvorhaben auf die genannten Schutzgebiete ausgehen und hat dabei baubedingte, anlagebedingte und betriebsbedingte Auswirkungen betrachtet. Einzelheiten sind den Planunterlagen 17.1 und 18.1 zu entnehmen.

Baubedingt ergeben sich danach für das FFH-Gebiet Auswirkungen auf die vorhandenen Lebensraumtypen und geschützten Anhang II Arten durch die Baufeldfreimachung, die baubedingt auftretenden Immissionen, den Bauablauf und die geplanten Baugrundverbesserungen (Auswirkungen auf den Grundwasserstand, Eintrag von Kalkstäuben in den Boden, Belastung von Lebensräumen mit Feinsedimenten). Anlagebedingt ergeben sich Auswirkungen vor allem durch den Flächenverlust infolge des Ausbaus des Straßenkörpers. Durch die Verbreiterung der Fahrbahn ergeben sich in einigen Teilbereichen auch nachteilige Auswirkungen auf die Zerschneidungswirkung der Straße. Betriebsbedingt ergeben sich keine signifikanten Veränderungen zum heutigen Zustand.

Von den eingangs genannten Schutzmaßnahmen lässt sich durch die Baufeldbegrenzung eine baubedingte Inanspruchnahme des geschützten Lebensraumtyps Pfeifengraswiese vollständig vermeiden.

Die im Rahmen der Bodenverbesserungsmaßnahmen denkbaren Einträge von Kalkstäuben in die an das Baufeld angrenzenden nährstoffarmen Feuchtbiootope sollen dadurch verhindert werden, dass Kalkstabilisierungsmaßnahmen, soweit notwendig, ausschließlich bei windschwacher und feuchter Witterung vorgenommen werden sollen. Um zusätzlich den Eintrag von Kalk auch durch Ausschwemmungen zu vermeiden, hat der Vorhabensträger zugesagt, dass während des Baus bis zur Abdeckung der Dammschüttung am östlichen Dammfuß eine Mulde ausgebildet wird, in der abgeschwemmtes Wasser abgefangen wird und der Kalk sich absetzen kann. Über dieser Mulde entsteht dann später ein Wirtschaftsweg, für den der Kalk im Untergrund unschädlich ist.

Die geplanten Wasserhaltungsmaßnahmen in den Baugruben sollen nur außerhalb der Vegetationsperiode und für die Dauer von max. 3 Wochen zulässig sein, um nachteilige Wirkungen eines länger abgesenkten Grundwasserspiegels auf die vermoorten Bereiche zu vermeiden. Generell sollen im Zuge der Bodenverbesserungsmaßnahmen die Grundwasserverhältnisse weder in Fließ-

richtung noch in der Lage des Grundwasserspiegels verändert werden. Hierzu ist vorgesehen bei Bodenverbesserungsmaßnahmen wasserdurchlässige Kiese zu verbauen.

Zur Minimierung der durch die Verbreiterung der Fahrbahn einhergehenden Erhöhung der Zerschneidungswirkung ist mit den LBP-Maßnahmen 3.1 und 1.5 vorgesehen, für die bodengebundenen, wandernden Tierarten zwischen Bau-km 2+100 und 2+520 beidseitige Leiteinrichtungen und insgesamt vier Kleintierdurchlässe zu errichten. So wird gewährleistet, dass Kleintieren dieser Arten weiterhin eine Querung der B 32 ermöglicht ist.

Für das Europäische Vogelschutzgebiet „Blitzenreuter Seenplatte mit Althausener Weiher“ ergeben sich nach den Feststellungen des Vorhabensträgers die gleichen bau- und betriebsbedingten Auswirkungen. Lediglich bei den anlagebedingten Auswirkungen ergeben sich aufgrund der größeren Dimensionen des Vogelschutzgebietes flächenmäßig größere Auswirkungen bei den anlagebedingten Wirkungen.

Die geplante Baufeldbegrenzung führt innerhalb des Vogelschutzgebietes zu einer Vermeidung der bauzeitlichen Flächeninanspruchnahme im Bereich der Limikolenbestände. Zudem sehen die Planungen vor, die störungsintensiven Bautätigkeiten, deren Lärm- und Bewegungsmuster sich deutlich von dem „normalen“ fließenden Verkehr der B 32 unterscheidet, nur außerhalb der Brutzeit des Kiebitzes vorzunehmen. Durch weitere Maßnahmen (1.2, 3.4 und 3.6) soll das Habitatangebot für den Kiebitz verbessert werden.

Zum Schutz des Vogelschutzgebietes vor Beeinträchtigungen aus der Umsetzung des Ausbaus sieht der Vorhabensträger auch die Neupflanzung einer Eschenallee im Bereich der bis 2012 vorhandenen Eschenallee vor. Hierdurch soll eine Erhöhung des Kollisionsrisikos für die die B 32 querenden Vogelarten vermieden werden.

Die Planfeststellungsbehörde hält die aufgezählten Schutzvorkehrungen für geeignet die von dem Straßenbauvorhaben ausgehenden nachteiligen Auswirkungen auf die geschützten Lebensräume und Arten des Anhang II FFH-RL des FFH-Gebietes „Feuchtgebiete um Altshausen“ und des Vogelschutzgebietes „Blitzenreuter Seenplatte mit Althausener Weiher“ auf ein für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile unerhebliches Maß zu reduzieren. Durch die vorgesehene ökologische Baubegleitung für einen Teil der Maßnahmen ist überdies die fachgerechte Durchführung der Maßnahmen sichergestellt.

6.4 Sonstige Schutzgebiete

Im Bereich des Schreckensees liegt das Naturschutzgebiet „Schreckensee“. Es liegt im Vogelschutzgebiet „Blitzenreuter Seenplatte mit Altshäuser Weiher“ und beinhaltet Teile des FFH-Gebietes „Feuchtgebiete um Altshausen“. Die Fahrbahnerweiterung findet auf der dem Naturschutzgebiet abgewandten Straßenseite (östlich) statt, so dass keine Flächeninanspruchnahme erfolgt.

Wegen dieses Umstands kann eine Beeinträchtigung des Naturschutzgebietes ausgeschlossen werden.

Im Ausbaubereich verläuft auch das Landschaftsschutzgebiet „Altshausen-Laubbach-Fleischwangen“. Da der Ausbau aber auch hier auf der dem Landschaftsschutzgebiet abgewandten Seite erfolgt, sind auch hier Beeinträchtigungen für das Landschaftsschutzgebiet ausgeschlossen.

Durch den Ausbau werden auch mehrere Naturdenkmale tangiert. Allerdings können durch die geplanten Schutzmaßnahmen Beeinträchtigungen weitgehend vermieden werden. Soweit Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können, können diese durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen in unmittelbarer räumlicher Nähe kompensiert werden.

Für das flächenhafte Naturdenkmal „Feuchtgebiet südwestlich Stubenholz“ besteht eine Rechtsverordnung des Landratsamtes Ravensburg vom 15. Juni 1989 nach der das Verbot besteht, dieses Naturdenkmal zu beseitigen, zu zerstören, zu beschädigen zu verändern oder nachhaltig zu stören. Von den Regelungen dieser Rechtsverordnung kann allerdings nach § 79 Abs. 1 NatSchG unter den Voraussetzungen des § 78 Abs. 1 NatSchG eine Befreiung erteilt werden.

Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung liegen hier vor, da das Bauvorhaben der Erhöhung der Verkehrssicherheit im Streckenabschnitt dient. Da überdies die Beeinträchtigung für das Naturdenkmal vollumfänglich ausgeglichen werden kann überwiegen vorliegend die öffentlichen Belange, so dass eine entsprechende Befreiung von den Verboten der genannten Rechtsverordnung mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilt werden konnte.

6.5 Artenschutzrechtliche Prüfung

6.5.1 Allgemeines

Die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote sind in § 44 BNatSchG normiert und stellen striktes Recht dar, das keiner Abwägung zugänglich ist. Nach § 45 BNatSchG können von den artenschutzrechtlichen Verboten Ausnahmen zugelassen werden.

Die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG stehen neben dem Gebietsschutz des § 34 BNatSchG und neben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung der §§ 13, 15 BNatSchG.

Nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ist es verboten,

- 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).

Die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG werden tatbestandlich ergänzt durch § 44 Abs. 5 BNatSchG. Danach gelten für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft sowie nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zulässige Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nach Maßgabe von Satz 2 bis 5. Sind in Anhang IVa der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten oder europäische Vogelarten betroffen, liegt damit 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 von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IVb der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gelten die Sätze 2 und 3 des § 44 Abs. 5 BNatSchG entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten

betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nicht vor.

Im Rahmen der Prüfung des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG kommt es somit unter Berücksichtigung von § 44 Abs. 5 BNatSchG bei nach § 15 BNatSchG zulässigen Planungsvorhaben darauf an, ob die Aufrechterhaltung der ökologischen Funktionalität von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewährleistet ist.

Im Hinblick darauf, dass es sich bei dem Vorhaben um einen im Sinne von § 15 BNatSchG zulässigen Eingriff in Natur und Landschaft handelt, sind nur die in den Anhängen IVa und IVb der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-RL) aufgeführten Arten und europäische Vogelarten artenschutzrechtlich zu prüfen, da nach § 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG bei anderen besonders geschützten Arten bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote vorliegt.

6.5.2 Methode der Bestandserfassung

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts setzt die Prüfung, ob ein Vorhaben gegen artenschutzrechtliche Verbote verstößt, eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Vorhabensbereich vorkommenden Arten, die über § 44 BNatSchG geschützt werden, und ihrer Lebensräume voraus (vgl. BVerwG Urt. v. 09.07.2008, BVerwGE 131, 274, Rn 54 ff m.w.N.). Die konkreten Anforderungen an Art, Umfang und Tiefe richten sich dabei nach den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall und der Art und Ausgestaltung des Vorhabens.

Durch den Vorhabensträger erfolgte in diesem Zusammenhang eine flächendeckende Kartierung der Biotoptypen und Vegetation sowie die Erfassung der Artengruppen Amphibien, Tagfalter, Wilderchen und Weichtiere auf repräsentativen Untersuchungsflächen. Veränderungen der Biotopstruktur wurden fortwährend überprüft, ohne dass sich eine wesentliche Veränderung in Bestand und Zusammensetzung der relevanten Artgruppen zeigte. Aktualisiert und ergänzt wurden die vorgenommenen Untersuchungen im Jahr 2008 hinsichtlich der Arten Fledermaus, Flussmuschel und Biber. Die Vogelfauna wurde in den Jahren 2006 und 2007 mit insgesamt 13 Begehungen an unterschiedlichen Terminen untersucht.

Von den besonders geschützten Pflanzenarten ist im Untersuchungsraum lediglich der Glanzstendel bekannt. Für diesen kann eine vorhabensbedingte Beeinträchtigung wegen des Abstandes des Vorkommens zum Ausbaubereich ausgeschlossen werden.

Von den streng bzw. besonders geschützten Tierarten wurden im Untersuchungsraum Biber, mehrere Fledermausarten, Moorfrosch und Sibirische Winterlibelle nachgewiesen. Für die Kleine Flussmuschel (*unio crasuis*) konnte kein Lebendnachweis geführt werden.

Für die Art des Bibers konnten ebenfalls keine Hinweise auf eine aktuelle Besiedlung des Ausbaubereiches gefunden werden. Das im Jahr 2006 im Untersuchungsraum aufgefundene Verkehrsoffer eines Bibers an der Vorseeer Kreuzung lässt auf jedoch auf eine bevorstehende Besiedlung schließen. Diese Vermutung wird durch das Auffinden weiterer Verkehrsoffer in den Jahren 2010 und 2013 bekräftigt.

Daneben wurde im Untersuchungsraum das Vorkommen zahlreicher europäischer Vogelarten nachgewiesen.

Die Ergebnisse des Artenschutzbeitrages (Planunterlage 12.6) sind in die Maßnahmenplanung des LBP eingeflossen.

Der Artenschutzbeitrag enthält die Darstellung der Betroffenheiten der besonders und streng geschützten Arten und enthält Aussagen zur Verwirklichung von Verbotstatbeständen unter Berücksichtigung geplanter LBP-Maßnahmen.

Für weitere Einzelheiten wird auf den Artenschutzbeitrag (Planunterlage 12.6) verwiesen.

Diese Vorgehensweise entspricht den vorhandenen Standards bei der Fertigung Artenschutzfachlicher Fachbeiträge und wird von der Planfeststellungsbehörde als ausreichend erachtet.

Die Planfeststellungsbehörde hält den vorliegenden Artenschutzbeitrag für in sich schlüssig und nachvollziehbar. So wurden insbesondere die vorkommenden verschiedenen Arten und deren Lebensräume sowie denkbare Eingriffe hinsichtlich des geplanten Vorhabens dargestellt und berücksichtigt. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde liegen mit diesem Beitrag in ausreichendem Umfang die für die artenschutzrechtliche Beurteilung erforderlichen artenschutzfachlichen Erkenntnisse vor.

Der weiteren Entscheidung der Planfeststellungsbehörde über die das Vorhaben betreffenden artenschutzrechtliche Fragestellungen liegen die Erkenntnisse des Artenschutzbeitrags zugrunde.

Für alle genannten Arten kann entweder eine Beeinträchtigung iSd. § 44 BNatSchG ausgeschlossen oder durch die geplanten Schutzmaßnahmen verhindert werden.

Die Fortpflanzungsstätten der Sibirischen Winterlibelle liegen in ausreichender Entfernung zur Baumaßnahme, so dass hierauf keine nachteiligen Auswirkungen zu erwarten sind. Allerdings ist ein Vorkommen einzelner Individuen in unmittelbarer Straßennähe nicht ausgeschlossen. Soweit jedoch geeignete Lebensräume der Sibirischen Winterlibelle durch die Ausbaumaßnahme in Anspruch genommen werden, stehen in unmittelbarer räumlicher Nähe ausreichend große Ersatzhabitate zur Verfügung, so dass die ökologische Funktion der beeinträchtigten Lebensräume weiterhin aufrechterhalten werden kann.

Für viele der im Untersuchungsraum vorkommenden Vogelarten liegen die von ihnen genutzten Lebensräume soweit außerhalb des Ausbaubereiches, dass nachteilige Auswirkungen des Bauvorhabens auf diese Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausgeschlossen sind.

Bei einigen anderen Arten sind jedoch Beeinträchtigungen durch eine direkte Inanspruchnahme genutzter Lebensräume, ein erhöhtes Kollisionsrisiko oder durch Störungen des Baubetriebs denkbar.

Für diese Arten sind entsprechende Schutzmaßnahmen wie die räumliche und zeitliche Begrenzung der Baufeldfreimachung oder Verbesserungen im Habitatangebot geplant.

6.5.3 Prüfung der einzelnen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG

6.5.3.1 Prüfung zu § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten 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.

Die genannten Verbotstatbestände sind individuenbezogen ausgestaltet.

Für einige der im Untersuchungsraum vorkommenden besonders geschützten Tier- sowie einige der vorkommenden europäischen Vogelarten droht durch die Verwirklichung des Ausbaivorhabens ein kollisionsbedingtes Tötungsrisiko.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts wird der Verbotstatbestand des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG aF (§ 44 BNatSchG entspricht inhaltlich den Regelungen von § 42 BNatSchG aF) nicht bereits dann erfüllt, wenn kollisionsbedingte Einzelverluste durch den Straßenverkehr absehbar sind, da solche Schädigungen besonders geschützter Tiere nahezu unvermeidliche Konsequenz jedes Straßenneu- oder -ausbaus sind und Straßenbauvorhaben sonst stets nur im Wege der engen Ausnahmeregelung nach § 43 Abs. 8 BNatSchG zugelassen werden können.

ten (vgl. BVerwG Urt. v. 18.03.2009, 9 A 39/07, BVerwGE 133, 239 ff.) Der Verbotstatbestand wird jedenfalls dann nicht erfüllt, wenn das Kollisionsrisiko und damit das Risiko einer Tötung von einzelnen Tieren durch das Straßenbauvorhaben nicht in signifikanter Weise erhöht wird (s. hierzu BVerwG, Urt. v. 12.03.2008, 9 A 3.06, BVerwGE 130, 299 Rn 219; BVerwG, Urt. v. 09.07.2008, 9 A 14/07, NuR 2009, 112 Rn 81).

Für die vorliegend zu beurteilende Baumaßnahme ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde bei der Beurteilung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände grundsätzlich zu berücksichtigen, dass sich durch das Ausbauvorhaben das zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht erhöht, sondern eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf die allgemeine Verkehrszunahme zurückzuführen ist.

Für die Art des Bibers ist mit Blick auf eine künftige Besiedlung des Ausbaubereiches vorgesehen, einige Gewässerdurchlässe bibertauglich zu gestalten, um artenschutzrechtliche Verbotstatbestände durch eine Erhöhung des Kollisionsrisikos zu vermeiden (LBP-Maßnahme 1.4). Für die Planung der Ausgestaltung wurde dabei auf das Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (MAQ 2008) und die Vollzugshinweise Biber des Ministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg (2010) zurückgegriffen.

Vor dem Hintergrund, dass seit dem Jahr 2006 drei Biber im Untersuchungsraum zum Verkehrsoffer gefallen sind, hat der Vorhabensträger zwischenzeitlich, einer Forderung des Landratsamtes Ravensburg entsprechend, die Anlage von Biberleiteinrichtungen mit jeweils 20 m Länge beiderseits der geplanten Gewässerdurchlässe zugesagt.

Zusätzlich hat der Vorhabensträger zugesagt, die Art des Bibers in die Beobachtungen des geplanten Wildmonitorings aufzunehmen, um bei Bedarf weitere Schutzmaßnahmen ergreifen können.

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde sind diese geplanten Maßnahmen ausreichend, um eine vorhabensbedingt verursachte signifikante Erhöhung eines Kollisionsrisikos zu verhindern. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass eine Besiedlung des Untersuchungsraumes durch den Biber nicht nachgewiesen werden konnte, in den Jahren 2006 bis 2013 im Vorhabensbereich jedoch drei Verkehrsoffer aufgefallen sind, erscheint die gezielte Hinführung auf die bibertauglich ausgestalteten Gewässerdurchlässe sinnvoll. Die darüber hinaus zugesagte Berücksichtigung im Wildmonitoring ist ein geeignetes Instrument um die Wirksamkeit der geplanten Maßnahmen zu überwachen, ggf. weitere Maßnahmen zu ergreifen und so die Verwirklichung von Verbotstatbeständen dauerhaft wirksam auszuschließen.

Die verschiedenen Arten der Fledermäuse wurden entlang der Ausbaustrecke vor allem im Bereich des Schreckensees nachgewiesen. Flugrouten bestehen aber auch entlang des Mühlbachs, nördlich von Mendelbeuren, entlang der Eschenallee sowie entlang der Hühler Ach. In diese bestehenden Strukturen wird durch das Bauvorhaben nicht eingegriffen. Soweit in den Planunterlagen eine Entfernung der Eschenallee im Bereich des Schreckensees vorgesehen war, ist diese Planung zwischenzeitlich überholt. Die Eschenallee musste aus Verkehrssicherheitsgründen bereits im Jahr 2012 entfernt werden. Die Allee dient zum Zeitpunkt der Planfeststellung demnach nicht mehr als Leitstruktur. Allerdings hält der Vorhabensträger weiterhin an der Neuanlage der Eschenallee (LBP-Maßnahme 2.4) fest und bewirkt damit eine Wiederherstellung geeigneter Leitstrukturen sowie die Verbesserung der Bestandssituation.

Wegen des Erhaltes der bestehenden Leitstrukturen und der Tatsache, dass sich vorhabensbedingt das Verkehrsaufkommen nicht erhöht, kommt es vorhabensbedingt für die Art der Fledermäuse nicht zu einer Erfüllung von artenschutzrechtlichen Schädigungstatbeständen.

Für den Moorfrosch ergeben sich mögliche Beeinträchtigungen lediglich durch die vereinzelte Einwanderung von Jungtieren in den etwa 1 km von den Reproduktionsstätten entfernten Straßenraum. Allerdings folgt hieraus kein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko, da wegen der Entfernung nächstgelegenen Vorkommens am Schreckensee maximal mit der Einwanderung einiger weniger Jungtiere (Aktionsradius bis zu 1000 m) zu rechnen ist.

Bei einigen der im Untersuchungsraum vorkommenden europäischen Vogelarten kann es vorhabensbedingt zu einer Erhöhung des Kollisionsrisikos kommen. Weitere Individuenverluste sind im Zusammenhang mit der Baufeldfreimachung zu befürchten.

Dem mit der Baufeldfreimachung verbundenen Tötungsrisiko soll nach den Planungen des Vorhabensträgers mit einer zeitlichen Beschränkung (Baufeldfreimachung außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit) begegnet werden. Hierdurch kann eine Schädigung der betroffenen Vogelarten bzw. ihrer Entwicklungsformen wirksam vermieden werden, da außerhalb des Zeitraums vom 1. März bis 30. September davon auszugehen ist, dass die Vogelbrut abgeschlossen und Nester, Nisthöhlen und Horste verlassen sind.

Durch die Begrenzung des Baufeldes (LBP-Maßnahme 1.2) kann sichergestellt werden, dass keine vermeidbaren baubedingten Individuenverluste eintreten.

Soweit der artenschutzrechtliche Fachbeitrag davon ausgeht, dass es für die Vogelarten Grauspecht, Kleinspecht und Schwarzstorch wegen der Entfernung einer Eschenallee im Bereich des Schreckensees zu einer vorhabensbedingten Erhöhung des Kollisionsrisikos kommen kann, ist auch hier darauf hinzuweisen, dass die Eschenallee als Leitstruktur bereits vor Planfeststellung der Maßnahme entfernt wurde. Überdies ist die Neuanlage einer Eschenallee an bisheriger Stelle wei-

terhin vorgesehen. Die Verwirklichung des artenschutzrechtlichen Schädigungsverbots ist nicht zu befürchten.

Für den Kiebitz stellt der artenschutzrechtliche Fachbeitrag zwar keine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos im Straßenraum fest, wegen der Bedeutung der Art sowie der Schutz- und Erhaltungsziele des Vogelschutzgebiets ist jedoch mit der Anlage eines 1,5 m hohen Erdwalls (LBP-Maßnahme 1.7) eine Verringerung des derzeit bereits bestehenden Kollisionsrisikos geplant.

Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG werden nach den vorstehenden Ausführungen unter Einbeziehung der LBP-Maßnahmen durch das Vorhaben nicht verwirklicht. Durch die zuständigen Fachbehörden wird diese Einschätzung geteilt.

6.5.3.2 Prüfung zu § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG

Durch betriebsbedingte Wirkungen des Vorhabens, wie insbesondere Lärm, Luftverschmutzungen und optische Effekte, können Störungen hervorgerufen werden, die sich nachteilig auf den Erhaltungszustand der vorkommenden Populationen auswirken können. Auch baubedingt sind solche Störungen denkbar. Derartige Störungen unterfallen dem Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG.

Hinsichtlich der Störwirkungen aus einem Verkehrsvorhaben stellen sich die europäischen Vogelarten als generell stör anfällige Arten dar. Allerdings ist hier nach Artgruppen zu unterscheiden, die vorrangig lärmempfindlich sind und solchen, bei denen die Störwirkung eher von anderen Verkehrseffekten (z.B. optische Störungen) ausgehen.

Für Straßen mit einer maximalen Verkehrsmenge bis zu 10.000 Kfz/24 h ergeben sich wegen der insoweit nicht kontinuierlichen Störkulisse geringere Störwirkungen als von stärker befahrenen Straßen (vgl. zu den Auswirkungen des Straßenverkehrs auf Vögel Garniel & Mierwald, Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, 2010).

Vorliegend wird sich durch den Ausbau der B 32 das Verkehrsaufkommen nicht erhöhen. Die prognostizierte Verkehrserhöhung auf knapp über 10.000 Fahrzeuge/Tag im Jahr 2025 beruht vielmehr auf der allgemeinen Verkehrsentwicklung (vgl. Anhang 1 zu Planunterlage 1 - Erläuterungsbericht). Mithin sind die betriebsbedingten Wirkungen auf die Tier- und Vogelwelt nicht vorhabensbedingt verursacht.

Bereits heute vorhandene Störwirkungen sind dem Vorhaben als Vorbelastung ebenfalls nicht zuzurechnen.

Auch durch das nähere Heranrücken der Fahrbahn an einzelne Habitate ergeben sich keine erheblichen Verschlechterungen gegenüber dem Bestand.

Soweit die im Untersuchungsraum vorkommende Bekassine durch betriebsbedingte Störwirkungen der durch die mit der allgemeinen Verkehrsentwicklung eintretende Erhöhung des Lärmpegels ausgesetzt ist (Abnahme der Habitateignung im Straßennahbereich), begegnet der Vorhabensträger diesen Störwirkungen durch die Verwendung eines Gussasphaltes, der nach dem Stand der Technik eine Lärminderung (-2 dB(A)) bewirkt. Unabhängig von der Tatsache, dass eine Lärmpegelerhöhung nicht vorhabensbedingt verursacht wird, wird die Lärmerhöhung daher durch einen lärmindernden Asphalt kompensiert.

Soweit die Arten Bekassine und Kiebitz baubedingten Störwirkungen (unübliche Lärm- und Bewegungsmuster) gegenüber empfindlich reagieren, ist geplant, diesen mit verschiedenen Schutzmaßnahmen, wie der Begrenzung des Baufeldes zu begegnen. Insbesondere die Verlegung der störintensiven Bautätigkeiten in die Zeiten außerhalb der Brutzeit von März bis Juni ist geeignet, den baubedingten Störwirkungen entgegenzuwirken.

Allerdings hält es die Planfeststellungsbehörde für erforderlich, die Beschränkung der störintensiven Bautätigkeiten im Bereich des Schreckensees auf die Zeit bis Ende Juli auszuweiten, da einige Quellen die Brutzeit der Bekassine bis zu diesem Zeitpunkt angeben und auch Artenschutzbeitrag davon ausgeht, dass bei dieser Art Jungen führende Brutpaare bis Ende Juli zu beobachten sind und der Herbstzug ab Ende Juli beginnt. Um die Reproduktionszeit vollständig zu sichern, ist daher eine Ausweitung der Bauzeitbegrenzung erforderlich.

Die zusätzlich geplante Verwallung (LBP-Maßnahme 1.7) bewirkt eine nochmalige Abnahme der nachteiligen Lärmwirkungen. Eine weitere Erhöhung des Schutzwalles zur Lärmpegelreduzierung war indes nicht angezeigt, da sich die Lärmkulisse durch das Ausbauvorhaben gegenüber der bestehenden Vorbelastung schon nicht erhöht. Überdies waren die nachteiligen Auswirkungen eines erhöhten Schutzwalles auf die Gebietskulisse für die Limikolenarten zu berücksichtigen.

Als weitere populationsunterstützende und die nachteiligen baubedingten Auswirkungen ausgleichende Maßnahme ist die Aufwertung von Lebensräumen für den Kiebitz durch die Anlage veräsrter, vegetationsarmer Mulden vorgesehen (LBP-Maßnahme Nr. 3.4 und 3.6).

Mit den geplanten LBP-Maßnahmen verhindert der Vorhabensträger einerseits die Verwirklichung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen und bewirkt andererseits eine Verbesserung des Lebensraumangebots.

6.5.3.3 Prüfung zu § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG

Der geplante Ausbau der B 32 führt auch zu der (teilweise dauerhaften) Inanspruchnahme von Fortpflanzungs- und Ruhestätten europäischer Vogelarten.

Betroffen sind durch die Entfernung von Gehölzstrukturen entlang der B 32 insbesondere die gehölzbrütenden Vogelarten.

Allerdings verbleiben für alle Arten in unmittelbarer räumlicher Nähe ausreichend Ersatzhabitate, die besiedelt werden können, so dass wegen § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG dennoch kein Verstoß gegen den Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG vorliegt.

Durch die geplante Baufeldbegrenzung kann überdies eine unbeabsichtigte Zerstörung von Lebensräumen verhindert werden.

Insoweit verwirklicht der straßenbauliche Eingriff unter Berücksichtigung der Regelungen von § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG nicht den Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG, da es sich auch um einen nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriff handelt.

Insgesamt gelangt die Planfeststellungsbehörde zu der Überzeugung, dass über die vorgesehenen LBP-Maßnahmen Verstöße gegen das Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ausgeschlossen werden können.

6.6 Lärmschutz

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

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Nur wenn die Kosten der Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen, kann von dem Gebot der Vermeidung schädlicher Verkehrsgeräusche freigestellt werden, § 41 Abs. 2 BImSchG.

Dabei kann an dieser Stelle dahingestellt bleiben, ob es sich bei dem aus § 41 Abs. 2 BImSchG folgenden Gebot des Vorrangs von aktivem Lärmschutz vor passivem Lärmschutz um striktes Recht handelt, oder ob dieser Grundsatz im Rahmen der fachplanerischen Abwägung überwunden werden kann (für die Abwägung BVerwG Urt. v. 15.03.2000, 11 A 33/97, BVerwGE 110, 370;

BVerwG Beschl. v. 05.09.2008, 9 B 10/08; a.A. BVerwG Urt. v. 28.01.1999, 4 CN 5/98, BVerwGE 108, 248 [256ff]). Auch nach den Grundsätzen des BVerwG vom 28.01.1999 ist nämlich eine Abweichung von Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes jedenfalls dann nicht ausgeschlossen, wenn solche Maßnahmen aus Gründen der Landschafts- oder Stadtbildpflege oder zur Wahrung sonstiger öffentlicher Belange mit dem Vorhaben unvereinbar wären.

Die Voraussetzungen hinsichtlich des Schutzes vor Verkehrslärm im Falle des Baus oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sind in der aufgrund von § 43 BImSchG ergangenen Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) näher festgelegt.

So ist insbesondere die Schwelle, ab der vom Vorliegen schädlicher Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche auszugehen ist, mit der 16. BImSchV verbindlich festgelegt. Die 16. BImSchV gibt in § 2 Abs. 1 je nach Gebiet oder Anlage spezifische Grenzwerte für Tag und Nacht vor. Die Art der Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen; ansonsten sind gemäß § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV die Gebiete und Anlagen nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

Bei einem Neubau oder einer wesentlichen Änderung einer Straße sind diese Grenzwerte einzuhalten. Eine Änderung ist nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV insbesondere dann wesentlich, wenn 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. Dabei ist jeder Verkehrsweg gesondert zu betrachten.

Bei Überschreitung der in der 16. BImSchV festgelegten Grenzwerte besteht ein Anspruch auf Lärmschutz in Form aktiver (gerichtet auf Einhaltung der Lärmgrenzwerte durch bauliche Maßnahmen am Verkehrsweg) oder passiver (gerichtet auf Einhaltung der Lärmgrenzwerte durch bauliche Maßnahmen an den lärmbeeinträchtigten Anlagen) Schallschutzmaßnahmen. Aktive Schallschutzmaßnahmen sind dabei vorrangig anzuwenden.

Die Anforderungen an den passiven Schallschutz sind in der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) festgelegt.

Nach § 3 der 16. BImSchV sind die Beurteilungspegel, die mit den Grenzwerten zu vergleichen sind, zu berechnen. Hierfür sind in der Anlage 1 zur 16. BImSchV sowie in den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) verbindliche Berechnungsgrundlagen festgelegt. Die sich danach ergebenden Mittelungspegel, in die Spitzenpegel gewichtet einfließen, sind zur Beurteilung der

Lärmbelastung im Regelfall geeignet. Besondere Verhältnisse, die diese Regel im vorliegenden Fall in Frage stellen könnten, liegen nicht vor.

§ 3 der 16. BImSchV legt verbindlich fest, dass die Beurteilungspegel zu berechnen sind (vgl. BVerwG, Urt. v. 23.02.2005, 4 A 4.04). Eine Rechtsgrundlage für Messungen gibt es nicht. Im Übrigen wären diese, wie auch andere alternative Beurteilungsmodelle, nicht sachgerecht, da sich die Aussagekraft von Beurteilungspegeln grundsätzlich erst im Zusammenhang mit einem definierten Ermittlungsschema ergibt. Die Berechnungsmethode nach der RLS-90 gewährleistet zuverlässige Ergebnisse und ist für die Betroffenen auch durchweg günstiger, als es Messungen sind. Das Bundesverwaltungsgericht hat dieses Regelungsmodell der Verkehrslärmschutzverordnung als mit dem Grundgesetz vereinbar angesehen und bestätigt (BVerwG, Urt. v. 21.03.1996, 4 A 10.95, NVwZ 1996, 1006ff.). Das Berechnungsverfahren gibt alle maßgeblichen Faktoren vor und bezieht diese in die Berechnungen ein.

6.6.1 Verkehrsuntersuchung

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die vorliegende Verkehrsuntersuchung als Grundlage der Schalltechnischen Untersuchungen methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar. Prognosen sind dabei insoweit hinzunehmen, soweit sie methodisch einwandfrei zustande gekommen und in der Sache vernünftig sind (vgl. BVerwG, Urt. v. 17.1.1986, 4 C 6, 7/84 sowie BVerwG, Urt. v. 19.03.2003, 9 A 33.02).

Die vorgelegte Verkehrsprognose konnte damit zu einer zuverlässigen Grundlage für die Lärmuntersuchung gemacht werden.

Das Verkehrsaufkommen sowie die Verkehrsbeziehungen wurden in der erstellten Verkehrsuntersuchung anhand des Verkehrsaufkommens ausgehend von einer Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2005 in Höhe Mendelbeuren und einer Verkehrszählung auf der B 32 nördlich von Altshausen anhand der Bevölkerungs- und Motorisierungsentwicklung auf das Prognosejahr 2025 ermittelt.

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung stellen die Größenordnung der Belastungen im Verkehr über 24 Stunden dar.

Für die Planfeststellungsbehörde sind keine Mängel in der methodischen Erarbeitung der Verkehrsprognose erkennbar.

Ein Blick auf die Straßennetzkarte zeigt, dass auch die Einschätzung, der Ausbau der B 32 führe nicht zu einer weiträumigen Verkehrsverlagerung nicht zu beanstanden ist. So ist die B 32 bereits

heute Hauptverbindungsstrecke aus dem Oberschwäbischen in den Bodenseeraum. Wegen der Entfernungen der in gleiche Richtung verlaufenden Landstraßen zur B 32 ist es unwahrscheinlich, dass diese Verkehre den zusätzlichen Weg bis zur B 32 fahren, um künftig die B 32 zu nutzen.

An der Richtigkeit der erstellten Verkehrsuntersuchung als Grundlage für die weiteren schalltechnischen Berechnungen bestehen demnach keine Zweifel.

6.6.2 Lärmuntersuchung und Schallschutzmaßnahmen

Die Lärmuntersuchung wurde ordnungsgemäß und ohne rechtliche Fehler erstellt.

Die Ermittlung der Beurteilungspegel erfolgte, § 3 der 16. BImSchV in Verbindung mit Anlage 1 der 16. BImSchV entsprechend, auf Grundlage der RLS-90.

Die Regelungen der 16. BImSchV gelten auch für die Erweiterung einer Straße.

Bei dem geplanten Ausbau der B 32 handelt es sich um eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV, da die Erweiterung um einen Fahrstreifen (je Richtung) vorgesehen ist. Für den Ausbau der B 32 gelten deswegen die in § 2 der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte.

Der Vorhabensträger hat für den Ausbau der B 32 eine Schalltechnische Untersuchung vorgenommen, mit der Aussagen zu den im Prognosejahr 2025 zu erwartenden Schallimmissionen gemacht wurden.

Danach ergeben sich für keinen der untersuchten Bereiche mit schutzwürdiger Bebauung Überschreitungen der in der 16. BImSchV festgelegten Grenzwerte und damit auch keine Schallschutzansprüche. Dabei hat der Vorhabensträger die nächstgelegene schutzwürdige Bebauung als Mischgebiet eingestuft. Entlang des Straßenverlaufs wurden die zu erwartenden Schalldruckpegel mittels Isophonenlinien dargestellt.

Die vorgelegte Schalltechnische Untersuchung und deren Ergebnisse begegnet keinen rechtlichen Bedenken.

Die Einstufung als Mischgebiet rechtfertigt sich vorliegend aus der tatsächlichen Nutzung des Gebietes und dem Umstand, dass diese Nutzungsart den Festlegungen des Flächennutzungsplans der Gemeinde Altshausen (vom 14.07.1990) entspricht.

Die nächstgelegene schützenswerte Bebauung befindet sich in einem Abstand von ca. 125 m zur B 32 in der Ortschaft Mendelbeuren. Der Ausbau der B 32 erfolgt auf Höhe Mendelbeuren auf der der Ortschaft abgewandten (östlichen) Straßenseite. Da überdies die Verkehrszunahme auf der B 32

bis zum Prognosejahr 2025 auf die allgemeine Verkehrszunahme zurückzuführen ist, sind vorhabensbedingte nachteilige Lärmpegelerhöhungen auszuschließen.

Aber auch die vorgelegten Schallpegelberechnungen begegnen keinen Bedenken. Insbesondere wurden sie nach den einschlägigen Richtlinien vorgenommen. Die Lärmuntersuchung berücksichtigt bei der Pegelberechnung unter anderem auch topographische und bauliche Gegebenheiten, die Straßenoberfläche sowie Entfernungseinflüsse, Luftabsorption und die Boden- und Meteorologiedämpfung.

Auch die Berücksichtigung des Korrekturfaktors -2 dB(A) für den geplanten Gussasphalt entspricht den einschlägigen Standards.

Somit sind zum Schutz der von dem Vorhaben ausgehenden Schallimmissionen weder aktive noch passive Schallschutzansprüche zu gewähren.

Gegen die Richtigkeit der im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung ermittelten Ergebnisse bestehen keine Bedenken.

Soweit gegen die durchgeführte Schalltechnische Untersuchung eingewandt wurde, dass eine Alterung des Straßenbelages nicht berücksichtigt wurde, so stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass die vorgelegte Schalltechnische Untersuchung den geltenden Regelwerken für die Erstellung schalltechnischer Untersuchungen entspricht. Nach Richtlinie RLS 90, die bei der Berechnung von Schallimmissionen aus Straßenverkehrswegen Anwendung findet, kann für bestimmte Straßenbelagsarten wegen deren schallabsorbierender Wirkung ein Korrekturwert berücksichtigt werden. Für den vorliegend geplanten Straßenbelag aus Gussasphalt ist ein Korrekturwert von -2 dB(A) (vgl. Allgemeines Rundschreiben, Straßenbau (ARS) Nr. 14/1991 v. 25.04.1991) angesetzt. Bei diesem Korrekturwert ist weder nach der Richtlinie noch nach dem ARS ein Alterungsabschlag vorgesehen. Es ist deswegen nicht zu beanstanden, dass der Vorhabensträger einen solchen in seinen Berechnungen nicht vorgesehen hat. Dies rechtfertigt sich auch dadurch, dass für die zu berechnenden Schallimmissionen die prognostizierten Werte zur erstmaligen Fertigstellung des Vorhabens maßgeblich sind. Es ist nicht angezeigt, diesen Zeitpunkt noch weiter in die Zukunft zu verschieben, da dies zu nicht angebrachten Unwägbarkeiten führt.

7. Öffentliche Belange

7.1 Landwirtschaft

Durch das Vorhaben werden auch landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen.

Bereits durch die Tatsache, dass der Ausbau der B 32 im Bestand erfolgt, werden möglichst wenig landwirtschaftlich genutzte Flächen von der Planung berührt.

Eine Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen ließ sich jedoch nicht gänzlich vermeiden, da sich links und rechts neben der bestehenden B 32 land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen befinden und der Ausbau im Bestand gewisse Zwangspunkte erfordert.

Durch den Ausbau im Bestand kann ebenfalls erreicht werden, dass landwirtschaftlich genutzte Flächen nicht durchschnitten, sondern in den meisten Fällen nur randlich in Anspruch genommen werden. Soweit eine nicht lediglich randliche Inanspruchnahme vorgesehen ist (LBP-Maßnahmen und Zuwegungen), haben die betroffenen Grundstückseigentümer keine Einwendungen gegen die Planung erhoben.

Insgesamt wurden die landwirtschaftlichen Beeinträchtigungen, die mit dem Bau der Trasse und dem naturschutzfachlichen Ausgleich einhergehen, auf das notwendige Maß begrenzt.

Mit dem Ausbau der B 32 ist auch eine Verbesserung des landwirtschaftlichen Wegenetzes vorgesehen.

So soll der Wirtschaftsweg von der K 7965 bis zur Unterführung Stuben und weiter bis Hühlen auf 4,50 m befestigte Wegbreite verbreitert werden.

Durch die Maßnahme bleibt das bestehende landwirtschaftliche Wegenetz erhalten. Soweit Zufahrten zu einzelnen Flurstücken aus Verkehrssicherheitsgründen geschlossen werden müssen, ist die Erschließung dieser Flurstücke anderweitig gesichert. Zwar müssen die Eigentümer und Pächter nach Fertigstellung des Vorhabens teilweise weitere Anfahrtswege in Kauf nehmen, diese sind aber insgesamt noch zumutbar (vgl. dazu auch die Ausführungen bei den entsprechenden Einzeleinwendungen).

Das Regierungspräsidium Tübingen, Ref. 32 - Landwirtschaft, hat gegen die geplante Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen keine Bedenken vorgetragen.

Bei der Frage nach der Erforderlichkeit des Rückgriffs auf landwirtschaftlich genutzte Flächen war auch zu berücksichtigen, dass ein Teil der LBP-Maßnahmen auch der artenschutzrechtlichen Vermeidung und Kompensation von Verbotstatbeständen dient und aus diesem Grund ein enger räumlicher Zusammenhang zu dem stattfindenden Eingriff gewahrt bleiben musste.

Es folgt hier aus der Inanspruchnahme der landwirtschaftlich genutzten Flächen auch keine Existenzgefährdung.

Soweit Landwirte Flächen für das Vorhaben zur Verfügung stellen müssen und diese hierdurch belastet werden, werden sie außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens entschädigt.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass landwirtschaftlich genutzte Flächen nur in einem notwendigen Maß in Anspruch genommen wurden und betroffene Landwirte nicht unverhältnismäßig betroffen werden.

Auf die Belange der Landwirtschaft wurde durch den Planungsträger in ausreichender Weise Rücksicht genommen.

Soweit durch das Ref. 32 - Landwirtschaft - des Regierungspräsidiums Tübingen der geplante forstrechtliche Ausgleich hinsichtlich seines Umfangs in Frage gestellt wurde, ist zu bedenken, dass vorliegend auch das Alter des Baumbestandes bei der Bemessung des Umfangs des erforderlichen Waldausgleichs zu berücksichtigen war. Da durch das Vorhaben einige Altbaumbestände in Anspruch zu nehmen sind und allgemein davon auszugehen ist, dass eine Neuanpflanzung erst nach etwa 25 Jahren vollwertig die Funktionen des in Anspruch zu nehmenden Waldes erfüllen kann, war zur Verhinderung dieses sog. time-lag-Effektes eine Vergrößerung der Ausgleichsflächen auf > 1: 1 vorzunehmen. Der vom Vorhabensträger geplante Umfang an Waldausgleichsflächen war mithin fachlich erforderlich.

7.2 Luftschadstoffe

Ebenfalls als öffentlicher Belang ist in die Abwägung der Schutz vor Schadstoffen, die vom Kraftfahrzeugverkehr ausgehen, einzustellen.

Für die Verpflichtung zur Einhaltung bestimmter Luftschadstoffgrenzwerte gibt es keine spezielle Norm im Planfeststellungsrecht. Das planungsrechtliche Abwägungsgebot und die gesetzlichen Regelungen nach § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG erfordern aber, die Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität in der Planfeststellung zu berücksichtigen.

Die Grenze der Zumutbarkeit, bei deren Überschreiten Schutzauflagen notwendig wären, liegt bei den schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne von § 3 Abs. 1 BImSchG (vgl. VGH BW, Urt. v. 17.7.2003, 5 S 723/02). Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieser Vorschrift sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß und Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche

che Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Die Grenze, ab der solche Umwelteinwirkungen zu erwarten sind, ist für den Straßenbau nicht in Gesetzen oder Verwaltungsvorschriften normiert. Sie richtet sich daher nach von der Rechtsprechung entwickelten Kriterien:

Maßgeblicher Anhaltspunkt für die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle ist danach die 22. Bundesimmissionsschutzverordnung (22. BImSchV). Hierzu hat das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG, Urt. v. 26. Mai 2004, 9 A 5.03 und 9 A 6.03) ausgeführt, dass die Aufgabe, die Einhaltung der Grenzwerte sicherzustellen, durch das Gesetz nicht vorhabensbezogen der Planfeststellungsbehörde, sondern gebietsbezogen den Luftreinhaltebehörden zugewiesen sei. Diesen Behörden stünden als Mittel zur Erfüllung ihrer Aufgabe vor allem Luftreinhaltepläne zu Gebote. Darin könnten vielfältige Maßnahmen zur Schadstoffminderung in einem Gebiet (z.B. Verkehrsbeschränkungen, Auflagen für emittierende Anlagen, Planungsvorgaben) getroffen werden, die gegen die einzelnen Emittenten entsprechend ihrem Verursacheranteil zu richten seien. Dem gemäß falle es nicht in den Verantwortungsbereich der Planfeststellungsbehörde, bei ihrer Entscheidung über ein einzelnes Straßenbauvorhaben die Wahrung der erst künftig geltenden Grenzwerte im Vorgriff auf eine noch ausstehende Luftreinhalteplanung zu gewährleisten.

Allerdings werde die Planfeststellungsbehörde ihrer allgemeinen Pflicht, die von einem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange untereinander und gegeneinander abzuwägen und dabei die durch die Planung geschaffenen Probleme zu bewältigen, nicht gerecht, wenn sie das Vorhaben zulasse, obgleich absehbar sei, dass dieses die Möglichkeit ausschließe, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern.

Es ist somit zu verhindern, dass durch ein Vorhaben vollendete Tatsachen geschaffen werden, die durch das Instrumentarium der Luftreinhaltung nicht wieder zu beseitigen sind und es deswegen ausschließen, dass die vorgegebenen Grenzwerte eingehalten werden können (vgl. VGH BW, Urt. v. 25.4.2007, 5 S 2243/05).

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

Im Ergebnis ist zu den Kriterien der Rechtsprechung also festzuhalten, dass die Einhaltung der Zumutbarkeitsgrenze schädlicher Umwelteinwirkungen dann nahe liegt, wenn die Grenzwerte der 22. BImSchV eingehalten werden.

In der 22. BImSchV werden die Grenzwerte der Schadstoffbelastung in der Luft, die nicht überschritten werden sollen, festgelegt. Für den Straßenverkehr sind die Werte für Stickstoffdioxid, Feinstaub, Benzol und Kohlenstoffdioxid maßgeblich.

Der Vorhabensträger hat die zu erwartenden Gesamtbelastungen an Stickstoff, Feinstaub, Benzol und Kohlenmonoxid entlang der Ausbaustrecke ermittelt und den Grenzwerten der 22. BImSchV gegenübergestellt.

Die Schadstoffberechnung erfolgte dabei nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (MLuS 02, geänderte Fassung 2005). Das Merkblatt ist anzuwenden bei Verkehrsstärken von mehr als 5000 Kfz/24 h, Geschwindigkeiten über 50 km/h, Trogtiefen und Dammhöhen unter 15 m und einer Längsneigung unter 6 %. Bei der vorliegenden Planung sind außerorts im Prognosehorizont Verkehrsstärken von 10.200 Kfz/24 h zu erwarten. Auch die übrigen Parameter sind gegeben. Das Berechnungsverfahren konnte somit angewandt werden

Hinsichtlich der Messdaten der bestehenden Vorbelastung wurde auf die Daten der Messstation Biberach und die Jahresdaten der LUBW (2006) zurückgegriffen. Daneben wurden die Daten der Verkehrsprognose 2025 zugrunde gelegt.

Die Schadstoffberechnung erfolgt auf das Jahr 2020, weil die derzeit gültige Version der MLuS 02 (geänderte Fassung 2005) die Reduktionsfaktoren für die Vorbelastungswerte nur bis zum Jahr 2020 berücksichtigt. Da sich die Verkehrsmengen auf das Prognosejahr 2025 beziehen, stellen die Berechnungen der Schadstoffuntersuchung eine Überbewertung der tatsächlich entlang der B 32 zu erwartenden Werte dar und stehen damit auf der „sicheren Seite“.

Die Schadstoffberechnungen zeigen, dass selbst im Nahbereich der Trasse (5 m Abstand zur Fahrbahn) die in der 22. BImSchV genannten Grenzwerte nicht überschritten werden. Im Bereich der ca. 125 m von der B 32 entfernten Wohnbebauung können Grenzwertüberschreitungen somit mit Sicherheit ausgeschlossen werden.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen, nachvollziehbaren und methodisch nicht zu beanstandenden, ermittelten Aussagen an. Demnach sind im Vorhabensbereich keinerlei schädliche Einwirkungen durch Luftschadstoffe zu erwarten.

Wegen europarechtlich geänderter Vorgaben wurde die 22. BImSchV zwischenzeitlich aufgehoben und ist in der 39. BImSchV aufgegangen. Die maßgeblichen Grenzwerte haben sich dadurch jedoch nicht geändert, weswegen sich keine Auswirkungen für die vorliegende Planung ergeben. Auch die zusätzliche Aufnahme eines Grenzwertes für die $PM_{2,5}$ -Konzentration hat keine Auswirkung auf die vorliegende Planung, da es sich bis zum Jahr 2015 zunächst nur um einen Zielwert handelt. Da darüber $PM_{2,5}$ eine Teilmenge von PM_{10} (welches in der Luftschadstoff-Untersuchung betrachtet wurde) ist, kann davon ausgegangen werden, dass vorliegend mit Einhaltung der PM_{10} -Grenzwerte auch die Zielwerte für $PM_{2,5}$ eingehalten wären.

Aufgrund dieser Ausführungen ist die Planfeststellungsbehörde überzeugt, dass im Bereich des Vorhabens sämtliche Grenzwerte für Luftschadstoffe eingehalten werden und hieraus keine Schäden für Mensch, Tier oder Umwelt drohen.

7.3 Erschütterungsimmissionen

Da auch Erschütterungsimmissionen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG darstellen können, stellt sich der Schutz vor Erschütterungsimmissionen als abwägungsrechtlich relevanter Belang dar.

Erhebliche Erschütterungsimmissionen sind jedoch bei diesem Vorhaben wegen des Abstandes der Fahrbahn zur nächsten Bebauung weder bau-, noch anlage- oder betriebsbedingt zu erwarten.

Eine Gefahr erheblicher Erschütterungsimmissionen besteht danach durch das Vorhaben nicht.

7.4 Belange der Wasserwirtschaft

Durch das hier planfestgestellte Bauvorhaben werden verschiedene wasserrechtliche Benutzungstatbestände, § 9 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushaltes (WHG), tangiert.

Grundsätzlich bedarf jede Benutzung i.S.d. § 9 WHG gem. § 8 Abs. 1 WHG einer Erlaubnis oder Bewilligung.

Mit dem Bauvorhaben sind die folgenden wasserrechtlichen Benutzungen verbunden:

Die B 32 soll auf der gesamten Ausbaulänge - mit Ausnahme des Übergangs in den Bestand am Bauende - mit westlicher Querneigung hergestellt werden. Im Wesentlichen erfolgt die Entwässerung so breitflächig über Bankette und Böschungen. In den Einschnitten, in denen das anfallende Oberflächenwasser nicht breitflächig versickern kann, wird dieses den vorhandenen Vorflutgräben zugeführt. Anfallendes Oberflächenwasser aus den Wegeunterführungen wird über Straßenabläufe oder Freileitungen den jeweiligen Vorflutern zugeführt.

Hierdurch ist die Einbringung und das Einleiten von Stoffen in oberirdische Gewässer und das Grundwasser denkbar, § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG.

Hinsichtlich der Straßenentwässerung in den Bereichen, bei denen das Oberflächenwasser breitflächig über die Bankette und Böschungen abgeleitet werden soll, liegt in Übereinstimmung mit Nr.

2.1 der VwV-Straßenoberflächenwasser vom 25.01.2008 (GABl. 2008, 54) keine Gewässerbenutzung im Sinne von § 9 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) bzw. § 13 des Wassergesetzes für Baden-Württemberg (WG) vor.

Soweit das Straßenoberflächenwasser in Mulden geleitet oder gesammelt wird und dort versickert oder ortsnah in ein oberirdisches Gewässer geleitet wird, gilt die Erlaubnisfreiheit nach Nr. 2.2 der VwV-Straßenoberflächenwasser in Verbindung mit den Bestimmungen der Verordnung des Umweltministeriums über die dezentrale Beseitigung von Niederschlagswasser vom 22.03.1999 (GBl. Nr. 7 S. 157) i.d.F. vom 16.06.2007 (Niederschlagswasserverordnung) nur in den Wegeunterführungen und im zweistreifigen Bereich.

Im Bereich des dreistreifigen Ausbaus (Bau-km 0-070 bis 2+230) bedarf die Sammlung von Straßenoberflächenwasser in Mulden udg einer entsprechenden wasserrechtlichen Erlaubnis, Nr. 1.3 der Niederschlagswasserverordnung. Nach Nr. 3.4.1 der Niederschlagswasserverordnung ist das in ein Gewässer einzuleitende Straßenoberflächenwasser vor Einleitung grundsätzlich zu behandeln. Einer der in der Niederschlagswasserverordnung normierten Ausnahmetatbestände greift wegen der prognostizierten Verkehrsstärke nicht ein.

Im Bereich des dreistreifigen Ausbaus sieht der Vorhabensträger nach eigenen Angaben die breitflächige Ableitung des Straßenoberflächenwassers über Bankett und Böschung ins Gelände bzw. in eine Straßenmulde auf der Westseite der B 32 vor.

Behandlungsanlagen nach der VwV Straßenoberflächenwasser vom 25. Januar 2008 sind durch den Vorhabensträger nicht vorgesehen.

Vorliegend kann die erforderliche wasserrechtliche Erlaubnis im Bereich des dreistreifigen Ausbaus erteilt werden, da davon ausgegangen werden kann, dass die notwendige Reinigungswirkung erzielt werden kann, wenn die Versickerung über die belebte Bodenschicht erfolgt bzw. die Mulden mit einer 30 cm starken Oberbodenschicht abgedeckt werden. Eine entsprechende Auflage wurde in diesen Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Weitere wasserrechtliche Tatbestände werden durch Eingriffe in das Grundwasser erfüllt.

Bei der Wirtschaftswegeunterführung Mühlbachweg (Bauwerk 1) und der Hauptwirtschaftswegunterführung bei Bau-km 1+425 (Bauwerk 3) ist der Bau einer Grundwasserwanne geplant. Hierfür werden bauzeitlich Spundwände im Grundwasser verbaut.

Da keine Grundwasserentnahme erfolgt und lediglich eine offene, temporäre Wasserhaltung der Baugrube notwendig ist bzw. die Spundwände nur kurzzeitig im Grundwasser verbleiben, sind nachteilige Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt nicht erkennbar. Die erforderliche Erlaubnis für das bauzeitliche Einbringen fester Stoffe in das Grundwasser kann damit erteilt werden.

Weitere Eingriffe in das Grundwasser sind durch die Errichtung der Geh- und Radwegunterführung bei Bau-km 4+003,59 (Bauwerk 4), den Teilbodenaustausch im Streckenverlauf der B 32 sowie die

Tiefgründung bei Bau-km 0+295 bis 0+425 möglich. Soweit bei allen diesen Maßnahmen lediglich bei Bedarf eine temporäre, offene Wasserhaltung sind nachteilige Auswirkungen auf das Grundwasser nicht zu befürchten, da die Baugruben, aus denen das ggf. anstehende Grundwasser abgepumpt werden muss lediglich ca. 5 m lang sind und das abgepumpte Grundwasser in unmittelbarer Nähe über Absetzbecken dem nächstliegenden Vorfluter zugeführt wird.

Bei Bau-km 4+003,59 verbleiben die zur Tiefgründung verwendeten Fertigteil-Rammpfähle im Grundwasser, jedoch sind auch hier wegen des kleinräumigen Eingriffs und des geplanten großen Pfahlrasters (15 m) keine dauerhaften, nachteiligen Auswirkungen auf die Grundwasserströmung zu erwarten.

Die entsprechenden wasserrechtlichen Erlaubnisse können daher auch für diese Eingriffe in das Grundwasser erteilt werden.

Soweit denkbar ist, dass Gewässer durch den bauzeitlichen Eintrag von Stoffen beeinträchtigt werden, ist dem durch entsprechende Schutzmaßnahmen zu begegnen (Auflage). Solche sind mit LBP-Maßnahme 1.6 bei Bau-km 2+200 bis 2+500 und 3+300 bis 3+700 zum Schutz des angrenzenden FFH-Gebietes bereits vorgesehen, die Planfeststellungsbehörde hält jedoch weitere Schutzmaßnahmen/Auflagen zum Schutz vor Beeinträchtigungen der Gewässer notwendig (Auflage).

Zur Errichtung des Bauwerks 2 werden in das Gewässer Hühler Ach zur Verlängerung des bereits bestehenden Gewässerdurchlasses sowie am südlichen Zulauf zum Schreckensee an der Kreuzung mit der K 7966 zum Einbau neuer Durchlässe Stahlbetonrohre eingebaut. Ebenso werden bei Bau-km 1+546 und Bau-km 2+020 (Bauwerk 5) am Seebach, sowie bei Bau-km 3+355 am Vorseebach neue Gewässerdurchlässe errichtet. Soweit bei diesen Einzelbaumaßnahmen feste Stoffe dauerhaft in das jeweils betroffene Gewässer verbracht werden, so können auch hier nachteilige Auswirkungen auf das jeweilige Gewässer ausgeschlossen werden, da sich einerseits bereits heute an diesen Stellen entsprechende Durchlässe befinden, die bauzeitlichen Beeinträchtigungen lediglich von kurzer Dauer sind, und im Übrigen durch eine fachgerechte Herstellung gewährleistet ist, dass sich keine dauerhaften nachteiligen Wirkungen auf Fließrichtung, - geschwindigkeit und damit Flora und Fauna ergeben.

Die entsprechenden wasserrechtlichen Genehmigungen können somit erteilt werden.

Bei den geplanten Gewässerumgestaltungsmaßnahmen am Mühlbach (LBP-Maßnahme 4.1) und am Seebach (LBP-Maßnahme 4.3 und 4.4) handelt es sich jeweils um eine wesentliche Umgestaltung des Gewässers nach § 68 Wasserhaushaltsgesetz (WHG). Bei der Vergrößerung und Verlängerung der Gewässerdurchlässe werden somit Belange nach § 76 Wassergesetz (WG) berührt.

Das hiesige Planfeststellungsverfahren ersetzt im Rahmen der Konzentrationswirkung ebenfalls das Wasserrechtsverfahren nach § 76 WG.

Die Planfeststellungsbehörde erteilt deswegen hiermit für die geplanten Gewässerumgestaltungsmaßnahmen die erforderlichen Genehmigungen. Die geplanten Maßnahmen dienen der Herstellung gewässertypischer Lebensräume und damit den Zielen des Wassergesetzes (vgl. § 68 WG). Für die Planfeststellungsbehörde ist auch nicht erkennbar, dass die geplanten Renaturierungsmaßnahmen andere Belange, insbesondere solche der Allgemeinheit oder solche anderer Grundstückseigentümer erheblich beeinträchtigt werden.

Soweit von einzelnen Grundstückseigentümern mitgeteilt wurde, dass zu befürchten steht, dass durch die geplanten Renaturierungsmaßnahmen mit einer Vernässung und damit Beeinträchtigung ihrer Grundstücke zu rechnen sei, werden diese Bedenken nicht geteilt (vgl. im Einzelnen die Begründungen zu den Einzeleinwendungen).

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens hat das Landratsamt Ravensburg darauf hingewiesen, dass es durch die Entfernung der bisherigen Verbauten im Mühlbach zu starken Sohl- und Seitenerosionen kommen könne, die zum Schutz der Wirtschaftswege zu verhindern seien. Der Vorhabensträger hat hier eine Abstimmung der Detailplanung zugesagt und im Übrigen darauf hingewiesen, dass einzelne Sicherungsmaßnahmen in der LBP-Maßnahme 4.2 bereits vorgesehen sind. Die Planfeststellungsbehörde hält die geplanten Maßnahmen und Zusagen für ausreichend, um die befürchtete Sohl- und Seitenerosion zu verhindern. Insbesondere können in den Abstimmungsgesprächen weitere Sicherungsmaßnahmen festgelegt werden.

Die Planfeststellungsbehörde ist nach diesen Ausführungen der Überzeugung, dass durch entsprechende Zusagen und Auflagen den wasserwirtschaftlichen Belangen ausreichend Rechnung getragen wurde.

7.5 Forstwirtschaft

Durch das Vorhaben werden Waldflächen von insgesamt etwa 0,6 ha dauerhaft und etwa 0,2 ha vorübergehend in Anspruch genommen.

Die Verluste von Waldflächen sollen durch die Neubegründung eines naturnahen Laubwaldes auf Flurstück 904 (LBP-Maßnahme 3.3) und die Entwicklung eines Auwaldes mit Waldrand (LBP-Maßnahme 4.4) entlang des Seebachs kompensiert werden. Zusätzlich hat der Vorhabensträger nach Einwand der Forstverwaltung zugesagt, die bislang nicht zur Wiederbewaldung vorgesehene Fläche des Flurstücks 3053 entsprechend aufzuforsten. Hiermit soll ein Kompensationsdefizit gedeckt werden.

Einer (dauerhaften und vorübergehenden) Waldinanspruchnahme von ca. 8154 m² steht somit durch die geplanten Kompensationsmaßnahmen eine Wiederbewaldung auf 9510 m² gegenüber. Der Mehrbedarf gegenüber dem Eingriffsumfang resultiert vor allem aus der Tatsache, dass am Baubeginn Laubwald mit einem Alter über 25 Jahre in Anspruch genommen wird und davon auszugehen ist, dass die geplanten Neuanpflanzungen die verloren gehenden Waldfunktionen nicht in angemessener Zeit erfüllen können (time-lag-Effekt). Mit den vom Vorhabensträger geplanten Kompensationsmaßnahmen in dem geplanten Umfang ist davon auszugehen, dass der Eingriff in Waldflächen vollständig kompensiert werden kann und damit keine forstlichen Belange nachteilig tangiert werden.

Die Forstverwaltung der unteren und höheren Forstbehörde teilt diese Auffassung.

Die Genehmigung zur Waldumwandlung nach § 9 Abs. 1 LWaldG konnte im Rahmen der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses nach § 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG daher erteilt werden.

Überdies wird durch den Vorhabensträger sichergestellt, dass sämtliche forstlichen Wegeverbindungen aufrechterhalten oder wiederhergestellt werden. Der Erhalt notwendiger Grundstücks- oder Wegezufahrten wurde gegebenenfalls zugesagt.

Auf Hinweis der höheren Forstbehörde beim Regierungspräsidium Tübingen hat sich der Vorhabensträger mit dem Verzicht auf den Ausbau eines Erdweges im Schonwald im Bereich Breitenhag einverstanden erklärt. Nachteile für die im Norden gelegenen Grünlandflächen folgen aus dem Verzicht nicht, da der Vorhabensträger insoweit zugesagt hat, dass die heute im Bereich Bau-km 2+300 bestehende Zufahrt im Bereich der 2-streifigen B 32 erhalten bleibt.

Die untere und höhere Forstbehörde haben sich ebenso mit der geplanten (modifizierten) Reit- und Wanderwegeverlegung einverstanden erklärt.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die forstwirtschaftlichen Belange durch die Planung, die dort festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen und die gemachten Zusagen ausreichend berücksichtigt wurden.

7.6 Bodenschutz

Die Belange des Bodenschutzes werden insbesondere durch die Versiegelung von Flächen für Straßen und Wege sowie durch die Beeinträchtigung von Bodenfunktionen bei den Verkehrsnebenflächen berührt.

Das Vorhaben erfordert für die Anlage der Straßenflächen (Fahrbahnen, Anschlüsse, bituminös befestigte Wege) einen Flächenbedarf von ca. 5,2 ha.

Auch durch die Flächeninanspruchnahme für Straßennebenflächen von 1,4 ha (Mulden, Böschungen) verbleiben erhebliche Funktionsbeeinträchtigungen für das Schutzgut Boden.

Weitere erhebliche, insbesondere betriebsbedingte Beeinträchtigungen ergeben sich nicht.

Die Aussagen des LBP zum Thema Bodenschutz wurden aufgrund der Anregungen des Referats 52, Gewässer und Boden, beim Regierungspräsidium Tübingen durch eine „Erläuterung zum Kompensationsumfang des Schutzgutes Boden“ vom 25.01.2013 ergänzt (Anlage 1).

Das Schutzgut Boden wurde im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans und der ergänzenden Erläuterung ausreichend berücksichtigt.

Dort wurden Eingriffe in die Bodenfunktionen und die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen entsprechend der Forderung des Referats 52, Gewässer und Boden, beim Regierungspräsidium Tübingen funktionsbezogen qualitativ und quantitativ bewertet und bilanziert. Zusätzlich wurde im Rahmen der ergänzenden Erläuterung der Kompensationsbedarf auf der Grundlage eines Kostenäquivalents für den Boden bemessen und den anteiligen Kosten für die Herstellung der geplanten Kompensationsmaßnahmen gegenübergestellt. Gegen diese Darstellung wurden keine weiteren Bedenken erhoben.

Die Eingriffe in das Schutzgut Boden wurden durch entsprechende Verminderungsmaßnahmen teilweise minimiert. Soweit sie sich nicht verhindern ließen, wurden sie im Kompensationskonzept entsprechend berücksichtigt.

Wegen der Darstellung der bodenschutzrechtlichen Eingriffe und der Verminderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wegen bodenrelevanter Eingriffe sei auf die Darstellungen im LBP in Tabelle 10 und die Ausführungen auf Seiten 101 ff., sowie die ergänzende Erläuterung (Anlage 1) verwiesen.

Der erfolgende Eingriff in das Schutzgut Boden kann mit den vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen vollständig ausgeglichen werden.

Zusätzlich hat der Vorhabensträger zugesagt, im Rahmen der Erstellung des Bauentwurfes eine orientierende Untersuchung zur Bodenbelastung vorzunehmen. In diesem Zusammenhang soll auch ein Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept erstellt werden. Ebenfalls zugesagt wurde die Abstimmung mit der unteren Bodenschutzbehörde. So kann gesichert werden, dass bei Anfall von belastetem Bodenmaterial ein fachgerechter Umgang gewährleistet ist. Gleichzeitig kann im Rahmen des Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzeptes der fachgerechte Umgang mit den anfallenden Erdmassen aufgezeigt und abgestimmt werden.

Insgesamt konnte den Belangen des Bodenschutzes so ausreichend Rechnung getragen werden.

7.7 Raumordnung

Aus Sicht des für die Raumordnung zuständigen Referats 21 des Regierungspräsidiums Tübingen wurden zum hier planfestgestellten Vorhaben keine Bedenken geäußert.

Auch der Regionalverband Bodensee-Oberschwaben äußerte aus regionalplanerischer Sicht keine Bedenken gegen das Vorhaben.

7.8 Denkmalschutz

Aus dem Nahbereich der Trasse sind derzeit mehrere archäologische Fundstellen und Kulturdenkmale bekannt. Aus diesem Grund hat die archäologische Denkmalpflege, Regierungspräsidium Tübingen, Ref. 26, gefordert, dass die bekannten Fundstellen durch die Planung und den Baubetrieb nicht tangiert werden. Der Vorhabensträger hat eine entsprechende Baufeldbegrenzung zugesagt. Diese soll auch eine Nutzung der Flächen als Lagerplatz oder ein Befahren des Geländes mit Baufahrzeugen verhindern. Überdies hat der Vorhabensträger zugesagt, die Flächen im Bauentwurf und bei der Bauausführung entsprechend zu berücksichtigen, um eine Beeinträchtigung zu verhindern.

Soweit gefordert wurde, das Flurstück 3037 der Gemarkung Altshausen entsprechend abzuzäunen, wurde dies vom Vorhabensträger für die zur B 32 ausgerichtete Seite zugesagt.

Ebenso hat die Straßenbauverwaltung zugesagt, die Erdarbeiten im Nahbereich der Fundstellen entsprechend mit der archäologischen Denkmalpflege abzustimmen. (Zusagen)

Weiterhin sind im Bereich des Schreckensees bedeutende archäologische Feuchtbodensiedlungen bekannt. Weitere solcher Funde sind auf anderen Torf- und Anmoorflächen im Ausbaubereich zu

erwarten. Deswegen wurde in Abstimmung mit Ref. 85 des Regierungspräsidiums folgendes Vorgehen vereinbart:

Entlang der Ausbaustrecke sollen in Moor- und Anmoorflächen, die durch den Ausbau betroffen sind, Sondagen erfolgen, um die Wahrscheinlichkeit archäologischer Funde abzuschätzen. Sollten sich dabei entsprechende Befunde herausstellen, werden Probeschürfe angelegt und über das weitere Vorgehen entschieden.

In gleicher Vorgehensweise soll mit den Ausgleichsmaßnahmen am Schreckensee verfahren werden, sofern es sich um Maßnahmen zur Veränderung der Geländeoberfläche handelt.

Für die Maßnahmen am Mühlbach hält der Vorhabensträger archäologische Funde für unwahrscheinlich.

Von der Bau- und Kunstdenkmalpflege wurden im Verfahren keine Bedenken gegen die vorgelegte Planung geäußert.

Mit den gemachten Zusagen des Vorhabensträgers und den im Beschluss formulierten allgemeinen Auflagen gelangt die Planfeststellungsbehörde zu der Überzeugung, dass die Belange des Denkmalschutzes vorliegend in ausreichender Weise gewahrt wurden.

7.9 Kommunale Belange

Im Rahmen der Anhörung in diesem Planfeststellungsverfahren wurden durch die Gemeinde Wolpertswende keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben vorgebracht.

Die Gemeinde Wolpertswende hat im Rahmen der Anhörung zwei Anregungen bezüglich des die B 32 kreuzenden Wanderweges und bezüglich der Verlegung von Leerrohrtrassen entlang der Ausbaustrecke vorgetragen.

Der Vorhabensträger hat daraufhin eine alternative Führung des Wanderweges vorgeschlagen. Bezüglich der gewünschten Leerrohrverlegung hat der Vorhabensträger darauf hingewiesen, dass eine Leerrohrverlegung an Bundesstraßen durch das Land nicht finanziert werden könne, eine Förderung von der Gemeinde aber im Rahmen einer Förderrichtlinie beantragt werden könne. Die Gemeinde Wolpertswende hat auf diese Ausführungen des Vorhabensträgers keine weiteren Einwände vorgetragen, so dass die Planfeststellungsbehörde davon ausgehen kann, dass die kommunalen Belange der Gemeinde Wolpertswende entsprechend gewahrt wurden.

Insbesondere stellt die vom Vorhabensträger vorgeschlagene alternative Wanderwegeführung eine sichere Lösung für den touristischen Wanderverkehr dar (vgl. auch Punkt B.6.1.3).

Die Gemeinde Altshausen hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens gefordert, die Verkehrsverbindung zwischen Altshausen und Mendelbeuren über die Gemeindestraße (B 32 alt) und die K 7967 sicherzustellen und entsprechend auszuweisen, eine Fußgängerunterführung bei Bau-km 0+000 vorzusehen und aus Verkehrssicherheitsgründen im Einmündungsbereich K 7965/B 32 eine kreuzungsfreie Einfahrt vorzusehen.

Weitere Einwendungen wurden in zwei Schreiben vom 23.06.2010 an Minister Köberle und vom 02.09.2010 an Ministerin Gönner vorgetragen. Diese Schreiben liegen der Planfeststellungsbehörde jedoch nicht vor.

Der Vorhabensträger hat keiner dieser Forderungen entsprochen und ausgeführt, dass der Rückbau der K 7967 aus naturschutzfachlichen Gründen erforderlich ist. Eine zusätzliche Verkehrerschließung zwischen Altshausen und Mendelbeuren in dem gewünschten Umfang würde überdies einen Ausbau des parallel zur B 32 verlaufenden Wirtschaftsweges bedingen.

Hinsichtlich der geforderten Fußgängerunterführung bei Bau-km 0+000 hat der Vorhabensträger auf zwei jeweils etwa 500 m von der gewünschten Querungsstelle befindlichen sicheren Querungsmöglichkeiten (Wirtschaftswegeunterführung bei Bau-km 0+650 sowie Brücke bei Bau-km 0-400) verwiesen. Aus Gründen des Natur- und Denkmalschutzes sei auf weitere Querungsmöglichkeiten zu verzichten.

Wegen der Forderung nach einer kreuzungsfreien Anbindung der K 7965 an die B 32 hat der Vorhabensträger ausgeführt, dass die gewünschte planfreie bzw. teilplanfreie Lösung mit höheren Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden wäre. Da die vom Vorhabensträger vorgesehene Anbindung eine sichere Anbindung darstelle, bestünde für diese Eingriffe in Natur und Landschaft kein Bedürfnis. Auch aus finanzieller Sicht sei die gewünschte Lösung deutlich schlechter zu beurteilen. Zur Bestätigung der Aussage, dass es sich bei der geplanten Anbindung um eine sichere Verkehrslösung handle hat der Vorhabensträger zusätzlich eine Leistungsfähigkeitsberechnung für den Kreuzungspunkt K 7965/B 32 vorgelegt. Nach dieser beträgt die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) im Prognosehorizont 2025 für den von der K 7965 auf die B 32 einbiegenden Verkehr für die Spitzenstunde zwischen 17 und 18 Uhr an einem Werktag die Stufe C (mittlere Wartezeit \leq 30 Sekunden). Die gleiche Qualitätsstufe werde im Istzustand erreicht. Für die übrige Zeit ergäben sich im Prognosehorizont die besseren Qualitätsstufen A und B.

Auf diese Ausführungen des Vorhabensträgerin hin, hat die Gemeinde Altshausen an ihrer Forderung nach einer planfreien bzw. teilplanfreien Anbindung der K 7965 festgehalten und insbesondere die angegebenen Mehrkosten bezweifelt.

Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen des Vorhabensträgers und sieht die kommunalen Belange der Gemeinde Altshausen nicht als beeinträchtigt an. Hierbei ist bereits nicht ersichtlich, wie durch die Ablehnung der geforderten baulichen Maßnahmen speziell kommunale Belange beeinträchtigt werden sollten.

Ergänzend macht die Planfeststellungsbehörde folgende Ausführungen:

Wegen der geforderten Verkehrsverbindung zwischen Altshausen und Mendelbeuren unter Beibehaltung der K 7967 ist auf die Ausführungen unter Punkt B 7.11. zu verweisen.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet auch die geforderte zusätzliche Fußgängerunterführung nicht für notwendig. Nähere Ausführungen zu dieser Forderung sind unter Punkt B.7.11 enthalten.

Letztlich verletzt auch die Ablehnung der geforderten planfreien bzw. teilplanfreien Anbindung der K 7965 an die B 32 keine kommunalen Belange. Auch ist eine solche aus Verkehrssicherheitsgründen nicht erforderlich (für weitere inhaltliche Ausführungen siehe ebenfallsunter Punkt B 7.11).

7.10 Belange der Leitungsträger

Von dem Vorhaben sind Leitungen und Anlagen (teils stillgelegt und außer Betrieb) der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH, der Gemeinde Altshausen, der Gemeinde Wolpertswende, der GDF Suez E&P Deutschland GmbH sowie der EnBW Regional AG betroffen.

Die Hinweise der Leitungsträger werden bei der weiteren Planung berücksichtigt. Bei Notwendigkeit einer Verlegung oder Sicherung von Leitungen und Anlagen Dritter sind diese nach den einschlägigen Vorschriften und anerkannten Regeln der Bautechnik vorzunehmen. Die Kostentragung richtet sich nach den abgeschlossenen Verträgen bzw. nach der bestehenden Rechtslage.

Bei Berücksichtigung dieser Auflagen wird den Belangen der Leitungsträger wird hinreichend Rechnung getragen.

7.11 Verkehrliche Belange

Die vorgelegte Planung zum Ausbau der B 32 ist Ergebnis eines Bedarfs an der Erhöhung der Verkehrssicherheit im Ausbauabschnitt. Der beantragte Ausbau der B 32 dient somit selbst der Verkehrssicherheit. Ihrerseits berücksichtigt die vorgelegte Planung die Belange der Verkehrssicherheit in ausreichendem Maße.

Im Zuge der Planung werden Einmündungen von Wegen sowie Grundstücksein- und -ausfahrten aus Verkehrssicherheitsgründen teilweise geschlossen. Gemeindeverbindungsstraßen, Fußgängerunterführungen und Wirtschaftswege werden, soweit notwendig, erstellt und unter der B 32 hindurch geführt.

Hierdurch wird gewährleistet, dass die B 32 insbesondere im dreistreifigen Ausbaubereich nicht von anderen Verkehren gequert wird und so ein Sicherheitsrisiko für die querenden sowie die auf der B 32 fahrenden Verkehre entsteht.

Die unterbrochenen Wegeverbindungen und Grundstücksein- und -ausfahrten werden an anderer Stelle wieder hergestellt, so dass keine Beeinträchtigungen verbleiben.

Insbesondere wird der vorhandene Reit- und Wanderweg bei Bau-km 2+760 anderweitig wieder hergestellt (vgl. Ausführungen unter Punkt B.6.1.3). An gleicher Stelle quert bislang auch ein Forstweg die B 32. Hier sollen die Forstwegeverbindungen an das ent- bzw. bestehende Wegenetz östlich und westlich der B 32 angebunden werden. Forstwirtschaftliche Belange werden nicht beeinträchtigt (vgl. Punkt B.7.5).

Aus Gründen der Verkehrssicherheit werden auch die bestehenden Bushaltestellen im Ausbaubereich versetzt bzw. angepasst.

Soweit gegen die Planung eingewandt wurde, dass aus Gründen der Verkehrssicherheit eine Verlängerung der Überholspur (dreistreifiger Ausbau) in Fahrrichtung Ravensburg notwendig wäre, ist hierzu zu berücksichtigen, dass der geplante Ausbau der B 32 wohl unbestritten generell zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit führt. Hierdurch erhält das geplante Ausbauprojekt seine planerische Rechtfertigung. In welchem Maß jedoch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit im Ausbaubereich vorgenommen wird, bestimmt sich durch den vom Vorhabensträger vorgelegten Umfang der Planunterlagen. Einen Anspruch auf ein „Mehr“ an Verkehrssicherheit kann es gegenüber dem Vorhabensträger nicht geben.

Im Übrigen ist zu berücksichtigen, dass die beantragte Planung einen Kompromiss zwischen der notwendigen Erhöhung der Verkehrssicherheit und den (teils nicht abwägbaren) Belangen des Natur- und Artenschutzes darstellt. Vor diesem Hintergrund stellt sich die beantragte Planung als ausgewogen dar.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde eingewandt, dass für die Anwohner von Mendelbeuren eine Wegeverbindung nach Altshausen parallel zur B 32 geschaffen werden müsse, um die mit der Schließung der Anbindung der K 7967 an die B 32 verbundenen Nachteile aufzufangen.

Hierzu ist auszuführen, dass eine solche Verkehrsverbindung für den öffentlichen Kraftverkehr bereits heute nicht besteht. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau der B 32 kann es keinen Anspruch auf Herstellung einer zusätzlichen Verkehrsverbindung geben, soweit eine solche nicht zur Lösung von durch den Ausbau aufgeworfenen Konflikten dient. Derartige (unzumutbare) Konflikte sind hier nicht erkennbar. Zwar besteht faktisch eine Verkehrsverbindung zwischen Altshausen und Mendelbeuren parallel zur B 32 über die Gemeindestraße (B 32 alt) und dann weiter über den Radweg/forstwirtschaftlichen Weg parallel zur B 32 bis zur K 7967 und anschließend weiter nach Mendelbeuren. Jedoch handelt es sich um keine offizielle Verkehrsverbin-

dung, da ein Befahren des Wirtschaftsweges parallel zur B 32 für den offiziellen Kraftverkehr nicht gestattet ist (Beschilderung mit Zeichen 260 der StVO und Zusatz Land- und forstwirtschaftlicher Verkehr frei). Der offizielle Kraftverkehr muss heute den Weg von Altshausen über die K 7957 auf die B 32 nehmen, um anschließend auf die K 7967 in Richtung Mendelbeuren abbiegen zu können. Diese Abbiegemöglichkeit wird aufgrund des Ausbaus der B 32 künftig entfallen, so dass die von Altshausen nach Mendelbeuren ausgerichteten Verkehre noch weiter die B 32 bis zur Abzweigung K 7965 befahren müssen, um nach Mendelbeuren zu gelangen. Dies bedeutet einen Umweg von ca. 1 km. Dieser Mehrweg wird von der Planfeststellungsbehörde als hinnehmbar angesehen, da für eine Aufrechterhaltung der Anbindung insbesondere keine rechtlichen Möglichkeiten gesehen werden. So bestimmen die Regelwerke, dass die Fahrstreifenbegrenzung zwischen den Fahrstreifen des einstreifigen Abschnitts und dem Überholstreifen der Gegenrichtung als Doppellinie auszubilden sind (Richtlinie für die Anlage von Straßen - Teil: Querschnitte - RAS-Q 1996, Nr. 4.1.1). Auch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung vom 22. Oktober 1998, idF vom 17. Juli 2009 (VwV-StVO) sieht eine Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295 der StVO) in Ausbildung einer Doppellinie für die Trennung des für den Gegenverkehr bestimmten Fahrbahnteils vor, wenn eine Straße mehr als einen Fahrstreifen je Richtung aufweist.

Vorliegend soll die B 32 im Bereich der Einmündung der K 7967 dreistreifig ausgebaut werden. Die Lage des geplanten dreistreifigen Ausbaus ist wiederum eine Kompromisslösung zwischen den Bedürfnissen der Verkehrssicherheit und den zwingenden Vorschriften zum Schutz von Natura 2000 Gebieten.

Somit ist auf Höhe der Einmündung der K 7967 eine Fahrstreifenbegrenzung vorzusehen, die ein Überfahren der Linie, und damit Einbiegen aus Richtung Mendelbeuren auf die B 32 bzw. von Richtung Ravensburg in Richtung Mendelbeuren auf die K 7967, verbietet. Insofern verbliebe nur noch die Möglichkeit eines Abbiegens aus Fahrtrichtung Altshausen auf die K 7967. Da aber die Fahrtmöglichkeiten über die K 7967 aufgrund des Ausbaus der B 32 ohnehin beschränkt werden, ist es nachvollziehbar, dass der Vorhabensträger die K 7967 ganz schließen und entsprechend zu einem Hauptwirtschaftsweg zurückbauen will, um den gesetzlichen Regelungen zur naturschutzrechtlichen Kompensation (vgl. § 15 Abs. 3 BNatSchG) gerecht zu werden. Da die K 7967 als Hauptwirtschaftsweg für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr befahrbar bleibt und an den Parallelweg zur B 32 angebunden wird, ergeben sich die geringfügigen Umwege nur für den normalen Kraftverkehr und werden von der Planfeststellungsbehörde als zumutbar eingestuft.

Auch die im Anhörungsverfahren vorgeschlagene Beibehaltung der K 7967 unter provisorischer Schließung, um eine kurzfristige Inbetriebnahme bei Bauarbeiten oder Unfällen auf der B 32 zu ermöglichen, hält die Planfeststellungsbehörde weder für sinnvoll noch für erforderlich, da eine Öffnung der K 7967 für Umleitungszwecke lediglich bei Störungen auf der B 32 in genau diesem Straßenabschnitt überhaupt sinnvoll ist und ein solches Vorgehen für die Bewohner von Mendelbeuren lediglich Nachteile (Belastung mit dem Umleitungsverkehr) mit sich bringt.

Auch andere, konfliktfreiere Lösungen sind für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar. Insbesondere wäre bei Planung einer parallel zur B 32 verlaufenden Fahrmöglichkeit zwischen Mendelbeuren und Altshausen zur Ermöglichung von Begegnungsverkehren eine Verbreiterung des Radweges/forstwirtschaftlichen Weges zwischen dem Bauanfang und Bau-km 0+150 notwendig. Eine solche wiederum wäre mit weiteren Eingriffen in Waldflächen und denkmalschutzrechtlich geschützten Flächen verbunden. Der Ausbau einer parallel zur B 32 verlaufenden Fahrmöglichkeit zwischen Mendelbeuren und Altshausen ist damit nicht als konfliktfrei zu bewerten.

Überdies liegt die straßenbauliche Zuständigkeit für die Gemeindeverbindungsstraße (B 32 alt), den parallel zur B 32 verlaufenden Wirtschaftsweg und den künftigen Hauptwirtschaftsweg (K 7967 alt) bei der Gemeinde Altshausen, so dass diese eine entsprechende Beschilderung gegenüber der unteren Straßenverkehrsbehörde beantragen und einen Ausbau der Verbindung vornehmen könnte.

Von Teilen der Einwander wurde die vorgesehene Anbindung der K 7965 im Knotenpunkt K 7965/B 32 als nicht verkehrssicher erachtet und dementsprechend eine planfreie bzw. teilplanfreie Ausführung gefordert.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die gewählte Anbindungsform jedoch als ausreichend verkehrssicher.

Die Anbindung der K 7965 erfolgt bereits heute nicht planfrei bzw. teilplanfrei. Auch wenn die Einmündungssituation von der Gemeinde Altshausen und anderen Anwohnern heute schon als schwierig beschrieben wird, besteht im Rahmen der Planfeststellung gegenüber dem Vorhabens-träger anlässlich des Ausbaus der B 32 kein Anspruch auf Verbesserung einer bestehenden Situation. Ein solcher bestünde nur dann, wenn sich das Einbiegen von der K 7965 auf die B 32 durch den Ausbau der B 32 nochmals erheblich erschweren würde. Dies ist jedoch für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar. Zwar verbreitert sich an Stelle der Einmündung der K 7965 die Fahrbahnbreite gegenüber dem Bestand, so dass sich der Querungsweg künftig verlängert. Allerdings bleibt die B 32 in diesem Bereich zweistreifig. Zudem hat der Vorhabensträger für den Einmündungsbereich eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 70 vorgeschlagen. Auf Nachfrage hat die zuständige untere Straßenverkehrsbehörde erklärt, dass sie einer entsprechenden Geschwindigkeitsreduzierung, vorbehaltlich der Ergebnisse einer abschließenden Verkehrsschau nach Fertigstellung der B 32, positiv gegenüber stehe. Eine solche Geschwindigkeitsreduzierung im Anbindungsbereich würde eine Verbesserung der heute bestehenden Situation bedeuten (im Bestand ist Tempo 100 km/h zulässig), so dass sich durch den verlängerten Querungsweg ergebenden geringfügigen Nachteile gegenüber dem Bestand aus Sicht der Planfeststellungsbehörde durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung im Einmündungsbereich kompensieren lassen.

Durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 70 im Einmündungsbereich K 7965/B 32 ist nach Auffassung der Anhörungsbehörde ein sicheres Abbiegen von der K 7965 auf die B 32 ge-

währleistet. Vor dem Hintergrund, dass sich im Prognosehorizont in Spitzenverkehrszeiten für die von der K 7965 in die B 32 einbiegenden Verkehre Wartezeiten von ≤ 30 Sekunden ergeben, werden den auf die B 32 einbiegenden Verkehren selbst in diesen Spitzenzeiten ausreichend große Verkehrslücken zur Verfügung stehen, um gefahrlos auf die B 32 einzubiegen. Diese zur Verfügung stehenden Verkehrslücken würden sich bei Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung noch erhöhen. Somit wäre durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auch gewährleistet, dass bei schlechten Sichtverhältnissen eine sichere Einfahrt in die B 32 möglich ist. Die gleichen Aussagen gelten umso mehr für die von der B 32 auf die K7965 abbiegenden Verkehre.

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass die Umsetzung eines planfreien bzw. teilplanfreien Knotenpunktes wegen der erforderlichen Zufahrten und Kurvenradien zu weiteren erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft führen würde, die wiederum ausgeglichen werden müssten. Das erforderliche Bauwerk würde unter Berücksichtigung der erforderlichen naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen zu einer weiteren, erheblichen Kostensteigerung führen.

Vor dem Hintergrund der Bestandsituation, ist die Planfeststellungsbehörde der Überzeugung, dass den mit dem Ausbau der B 32 am Knotenpunkt K 7965/B 32 einhergehenden Veränderungen ausreichend durch die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung für den Anbindungsbereich begegnet werden kann.

Da eine endgültige Entscheidung über die Festsetzung einer Geschwindigkeitsbeschränkung durch die zuständige untere Verkehrsbehörde erst nach einer abschließenden Verkehrsschau getroffen werden kann, die Planfeststellungsbehörde eine Geschwindigkeitsbeschränkung im Knotenpunkt K 7965/B 32 jedoch für erforderlich hält, wurde in diesem Planfeststellungsbeschluss eine Vorbehaltsentscheidung angeordnet. Diese ermöglicht eine nochmalige Entscheidung der Planfeststellungsbehörde über die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung für den Fall, dass eine solche nicht durch die zuständige untere Verkehrsbehörde getroffen wird. Die Planung des Vorhabensträgers wird ohne die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung im Knotenpunkt K 7965/B 32 auch nicht derart unausgewogen, dass das gesamte Bauvorhaben nur unter Anordnung der beschriebenen Geschwindigkeitsbegrenzung zulässig wäre.

Folglich konnte das Ausbauprojekt unter Vorbehalt zugelassen werden.

Soweit darüber hinaus auch eine zusätzliche Fußgängerunterführung bei Bau-km 0+000 gefordert wurde, hält die Planfeststellungsbehörde eine solche aus Verkehrssicherheitsgründen nicht für erforderlich.

Wie vom Vorhabensträger beschrieben hat dieser in seiner Planung bei Bau-km 0+650 eine Wirtschaftswegeunterführung (Bauwerk 1) vorgesehen, die auch von Fußgängern zur Unterquerung der B 32 genutzt werden kann. Zudem steht bereits heute bei Bau-km 0-400 eine Brücke über die B 32. Auch diese kann für eine sichere Querung der B 32 genutzt werden. Die Planfeststellungsbehörde übersieht dabei nicht, dass sich für die Fußgänger und Spaziergänger, die bislang die B 32

bei Bau-km 0+000 gequert haben, Umwege ergeben. Jedoch werden diese vor dem Hintergrund des Planungsziels (Erhöhung der Verkehrssicherheit und Reduzierung von Unfallgefahren auf der B 32 im Ausbauabschnitt) und der Tatsache, dass sich auch für die querenden Fußgänger so die Sicherheit erhöht, für vertretbar gehalten.

Da mit einer zusätzlichen Unterführung bei Bau-km 0+000 auch weitere Eingriffe in Natur und Landschaft, sowie voraussichtlich auch in eine denkmalrechtlich geschützte Grabhügelgruppe, notwendig wären, überwiegen die Nachteile einer zusätzlichen Fußgängerunterführung deren erzielbare Vorteile.

Nicht zuletzt sprechen auch die zu erwartenden Mehrkosten gegen eine weitere Fußgängerunterführung.

Letztlich ist zu berücksichtigen, dass durch den geplanten Ausbau im Bereich Bau-km 0+000 Böschungen entstehen werden, die ein (ungewolltes) Queren der Fahrbahn in diesem Bereich deutlich erschweren werden.

Die Planfeststellungsbehörde sieht somit nicht die Gefahr, dass sich der Fußgängerverkehr animiert fühlt, die Fahrbahn wie gewohnt bei Bau-km 0+000 zu überqueren.

Soweit zusätzlich darauf hingewiesen wurde, dass bei der geplanten Wegeunterführung nach Stuben (Bauwerk 3) durch entsprechenden Erdabtrag ausreichend Sichtwinkel geschaffen werden müssten, um die Erkennbarkeit sich im Bereich der Unterführung begegnender Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten, hat der Vorhabensträger darauf hingewiesen, dass er die erforderlichen Sichtwinkel in seiner Planung bereits berücksichtigt habe und daher eine Erkennbarkeit sich begegnender Verkehre gewährleistet sei.

Kritisiert wurde auch, dass die Planunterlagen nicht erkennen lassen, in welchen Bereichen die Anbringung von Schutzplanken vorgesehen ist. Hier hat der Vorhabensträger im Rahmen des Anhörungsverfahrens eine entsprechende Zusage gemacht, dass die Festlegung der Bereiche, in denen Schutzplanken anzubringen sind, im Zuge der Bauausführung in Absprache mit der Polizei und unter Berücksichtigung der einschlägigen Richtlinien erfolgt (Zusage).

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde auch der Wunsch nach einer Erstellung eines ausgewogenen Verkehrskonzeptes für den Umleitungsverkehr während der Bauarbeiten auf der B 32 geäußert. Insbesondere sollten dabei die Interessen der Anwohner an der Umleitungsstrecke und die entstehenden Gefahrenpotentiale (verengte Fahrbahn, Begegnungsverkehr, landwirtschaftlicher Verkehr, etc.) berücksichtigt werden. Der Vorhabensträger hat zugesagt, im Rahmen der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der unteren Verkehrsbehörde ein entsprechendes Verkehrskonzept zu erstellen.

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde betrifft ein solches Verkehrskonzept jedoch nicht die Grundzüge der Planung, um die es bei der Planfeststellungsentscheidung geht. Vielmehr kann über die während der Bauzeit auszuweisenden Umleitungen frühestens im Rahmen der Ausführungsplanung entschieden werden. Die Interessen der Verkehrsteilnehmer und Anwohner sind dabei von der unteren Verkehrsbehörde in deren verkehrsrechtlicher Entscheidung entsprechend zu berücksichtigen. Insoweit hat der Vorhabensträger eine Abstimmung mit der unteren Verkehrsbehörde zugesagt.

Die Planfeststellungsbehörde gelangt nach Abwägung der für und gegen die Planung sprechenden Argumente zum Ergebnis, dass sämtliche verkehrliche Belange in ausreichendem Maße Berücksichtigung fanden.

7.12 Sonstige öffentliche Belange

Beim Bau der Ortsumgehung fallen auch Abfälle an und können Altlasten entdeckt werden. Über die Nebenbestimmung Ziffer 1-2 zu B.7.12 und den durch den Vorhabensträger gemachten Zusagen ist diesen Belangen ausreichend Rechnung getragen.

Die B 32 ist überdies Bestandteil des Militärstraßengrundnetzes (MSGN). Die zuständige Wehrbereichsverwaltung Süd hat unter der Voraussetzung, dass in diesem Streckenabschnitt die "Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge (RABS)" eingehalten werden, keine Bedenken gegen die Planung erhoben. Der Vorhabensträger hat insoweit zugesagt, dass er die genannten Richtlinien beim Ausbau der B 32 einhalten und überdies dem Wehrbereichskommando IV -G4 Verkehrsinfrastruktur-, Ingolstädter Straße 240 in 80939 München den Beginn sowie die Fertigstellung der Baumaßnahme schriftlich bzw. telefonisch anzeigen werde.

Weitere öffentliche Belange sind nicht berührt.

8. Private Belange bzw. Einwendungen

Soweit die Einwendungen nicht bereits beim jeweiligen fachlichen Thema abgehandelt wurden, wird im Folgenden zunächst auf allgemeine Fragestellungen und anschließend auf die jeweiligen einzelnen Einwendungen eingegangen.

8.1 Eigentum und Pacht

8.1.1 Allgemeines

Für das Ausbauvorhaben B 32 Altshausen-Vorsee wird neben öffentlichem Eigentum auch privates Eigentum sowohl für die eigentliche Straßenbaumaßnahme, als auch für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach dem Landschaftspflegerischen Begleitplan benötigt.

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

Im vorliegenden Fall, in dem für das Vorhaben gewichtige öffentliche Verkehrsinteressen sprechen, kann auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken in dem, in den hier festgestellten Planungen, vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Die öffentlichen Verkehrsinteressen überwiegen vorliegend die Interessen der privaten Grundstücksbetroffenen an einem vollständigen Erhalt ihres Eigentums. Wie bereits dargestellt, berücksichtigt die gewählte Trassenführung durch eine geringe Flächeninanspruchnahme bereits die Eigentumsbelange Privater. Zudem nimmt sie auf naturschutzrechtliche, landwirtschaftliche und siedlungsstrukturelle Belange Rücksicht. Durch den Ausbau im Bestand bestehen für die planfestgestellte Maßnahme Zwangspunkte, die eine Inanspruchnahme privater Flächen unumgänglich machen. Der Verwirklichung des Vorhabens ist insoweit Vorrang vor den Interessen privater Eigentümer zu geben, als dass das Vorhaben wegen der erreichbaren Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der B 32 dem Wohl der Allgemeinheit dient. Insbesondere ist auch zu berücksichtigen, dass die in Anspruch zu nehmenden Flächen auf ein unabdingbares Mindestmaß begrenzt wurden.

Auch bei den planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gilt, dass die privaten Eigentumsbelange im planfestgestellten Umfang zurückgestellt werden müssen. Der Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen ist dabei ein höheres Gewicht zuzumessen, als den Eigentümerinte-

ressen am ungekürzten Erhalt ihres Eigentums. Hierbei war maßgeblich, dass private Eigentümer möglichst nur mit kleinen Flächen in Anspruch genommen werden (s. B.6.1.4).

Nur mit den hier einschließlich aller Anpassungen planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, ist ein Ausgleich durch die vorhabensbedingt verursachten unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft zu erreichen. Alle Maßnahmen sind naturschutzfachlich sinnvoll und die dafür vorgesehenen Flächen zur Durchführung der Maßnahmen geeignet. Auf andere Ausgleichs- und Ersatzflächen konnte nicht ausgewichen werden (vgl. auch B. 6.1.4). Auf eine Ausgleichsabgabe konnte, soweit sich eine Kompensation der entstehenden Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft über das LBP-Maßnahmenkonzept erreichen lässt, nicht ausgewichen werden. Dies gebietet bereits die gesetzliche Regelung in § 15 BNatSchG. Insoweit war dem naturschutzfachlichen Interesse an einem Ausgleich der mit der Planung verbundenen Eingriffe in den Naturhaushalt ein größeres Gewicht beizumessen, als den Eigentümerinteressen der Betroffenen.

Auch im Rahmen einer Gesamtbetrachtung der Inanspruchnahme privater Eigentümer ergibt sich bei keinem der Einwander eine flächenmäßig so massive Inanspruchnahme, dass diesem gegenüber die Planung unverhältnismäßig erscheinen würde.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Inanspruchnahme privaten Grundeigentums so gering wie möglich gehalten wurde. Mit noch geringerer Eingriffsintensität lässt sich das planerische Ziel nicht erreichen. Daher müssen die privaten Eigentumsbelange in dem planfestgestellten Umfang zurückgestellt werden. Die sich aus Artikel 14 Abs. 3 GG ergebenden verfassungsrechtlichen Anforderungen sind erfüllt.

Soweit einzelne betroffene Grundstückseigentümer nicht zur freihändigen Veräußerung der benötigten Flächen bereit sind, ist anzumerken, dass zur Ausführung des geplanten Vorhabens generell die Enteignung zulässig ist. Für etwaige nachfolgende Enteignungsverfahren entfaltet dieser Planfeststellungsbeschluss Vorwirkungen, § 40 StrG. Die Planfeststellung ist dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend. Dieser Beschluss eröffnet damit dem Vorhabensträger den Zugriff auf privates Grundeigentum, er bewirkt aber für die Betroffenen keinen Rechtsverlust. Die rechtliche Regelung des Planfeststellungsbeschlusses erschöpft sich darin, den Rechtsentzug zuzulassen.

Der Eigentumsverlust selbst sowie die Belastungen durch eventuelle Grunddienstbarkeiten, sind durch die Straßenbauverwaltung zu entschädigen. Die Höhe der Entschädigung wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren geregelt, sondern kann grundsätzlich frei vereinbart werden. Kommt darüber keine Vereinbarung zustande, ist in einem Enteignungsverfahren - und nicht schon im Planfeststellungsverfahren - sowohl bei vollständiger wie auch bei teilweiser Inanspruchnahme von Grundstücken über die Entschädigung für den Rechtsverlust zu entscheiden. Dasselbe gilt auch für

die Fragen, ob sonstige Vermögensnachteile zu entschädigen sind, ob die Entschädigung in Geld oder in geeignetem Ersatzland (Tauschgrundstücke) festzusetzen ist oder ob der Eigentümer bei Teilinanspruchnahme die Ausdehnung auf das Restgrundstück bzw. die Restgrundstücke verlangen kann. Über alle Vermögenseinbußen bis hin zu einem etwaigen Existenzverlust als Folge der Enteignung ist im Enteignungsverfahren zu entscheiden.

Auch für Grundstücksflächen, die während der Bauzeit vorübergehend in Anspruch genommen werden müssen, wird vom Vorhabensträger eine Entschädigung geleistet, die auch die damit verbundenen Nutzungsbeschränkungen umfasst. Diese Flächen werden nach Beendigung der Bauarbeiten wieder voll für den Eigentümer verfügbar sein. Die vorübergehende Flächeninanspruchnahme wirkt sich beim vorliegenden Vorhaben bei keinem Betroffenen so gravierend aus, dass dies zu einem anderen Ergebnis der Abwägung führen würde.

Soweit keine Einwendungen gegen die Inanspruchnahme von Grundeigentum durch das Vorhaben erhoben wurden, lässt dies auf ein eher geringeres Interesse der Betroffenen am Erhalt ihres Eigentums schließen.

Auch Pächter landwirtschaftlich genutzter Flächen sind von dem Vorhaben betroffen. Auch diesen Pächtern steht ein Einwendungsrecht zu und deren Belange sind ebenfalls in der Abwägung als privater Belang zu berücksichtigen. Auch Pächter sind unter Zugrundelegung der jeweils bestehenden Pachtverträge grundsätzlich für den Eingriff in ein Pachtrecht zu entschädigen. Kann hierüber keine Einigung erzielt werden, wird auch diese Entschädigung im Enteignungsverfahren geregelt.

8.1.2 Wertminderung von Grundstücken

Soweit bei im Bereich der Trasse der B 32 gelegenen Grundstücken durch deren Ausbau eine Wertminderung eintreten könnte, ist festzuhalten, dass Eigentümer von Grundstücken grundsätzlich damit rechnen müssen, dass in der Nähe zu ihren Grundstücken öffentliche Verkehrswege projektiert werden. Insoweit wird ihnen kein Vertrauensschutz eingeräumt (vgl. BVerwG Urt. vom 24.05.1996, 4 A 39/95). Ein Grundstückseigentümer ist vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft, z. B. vor dem Bau einer Straße, nicht generell, sondern nur soweit geschützt, als das Recht ihm Abwehr- und Schutzansprüche zubilligt. Gemäß § 41 BImSchG und § 74 Abs. 2 Satz 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 Satz 3 LVwVfG eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen. Für sämtliche Grund-

stücke bzw. Gebäude werden die gesetzlichen Grenzwerte für Lärm- und Schadstoffbelastungen eingehalten.

Halten sich die faktischen Beeinträchtigungen wie vorliegend im jeweils rechtlich zulässigen Rahmen, stehen den Betroffenen weitergehende Abwehr-, Schutz- und Entschädigungsansprüche nicht zu. Vielmehr sind die verbleibenden Beeinträchtigungen von den Betroffenen entschädigungslos hinzunehmen, und zwar auch dann, wenn der Grundstücksmarkt die veränderte Lage des jeweiligen Grundstücks im Hinblick auf den Ausbau der B 32 wertmindernd berücksichtigen würde. Art. 14 Abs. 1 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit von Eigentum, gewährleistet weder jede wirtschaftlich vernünftige Nutzbarkeit noch das Recht, jede Chance einer günstigen Verwertung des Eigentums ausnutzen zu können.

Derartige Wertminderungen allein durch Lagenachteile werden von § 74 Abs. 2 Satz 3 LVwVfG nicht erfasst. 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.

8.2 Einzelne Einwendungen

8.2.1 EW Nr. 1

Der Einwender hat in seiner fristgerecht eingereichten Einwendung gegen die LBP-Maßnahme 4.4 vorgetragen und nachteilige Auswirkungen auf seine landwirtschaftlich genutzte Fläche des Flurstücks 3911 geltend gemacht.

Durch die vorgesehene naturnahe Gestaltung des Seebaches fürchtet er, dass die Entwässerung seines Flurstückes, die bislang in den Seebach erfolgt, nicht mehr gewährleistet ist. In der Folge seien seine landwirtschaftlich genutzten Flächen nur noch eingeschränkt nutzbar, wodurch ein wirtschaftlicher Schaden entstünde.

Er fordert deshalb den Verzicht auf die LBP-Maßnahme 4.4 östlich der B 32 und schlägt stattdessen die naturnahe Ausgestaltung des Seebachs westlich der B 32 vor.

Der Vorhabensträger hat die Forderung abgelehnt und ausgeführt, dass sich durch die geplante naturnahe Gestaltung des Seebachs östlich der B 32 keine Veränderungen bei der Entwässerung der vom Einwender genutzten landwirtschaftlichen Flächen ergeben würden. Die mit der LBP-Maßnahme 4.4 beabsichtigte Abflussverzögerung trete nur bei höheren Abflüssen in Erscheinung und werde durch die Vergrößerung der Überflutungsfläche (Feuchtgebüsch und Auwald) kompensiert. Die Maßnahme könne auch nicht auf die Westseite der B 32 verlegt werden, da der Seebach

dort zwar auch begradigt wurde, sich aber über Jahrzehnte in einen naturnahen Zustand entwickelt habe. Die erforderliche naturschutzfachliche Aufwertung könne damit nicht erzielt werden.

Für die Planfeststellungsbehörde ist die Erläuterung des Vorhabensträgers, warum durch die geplante Renaturierungsmaßnahme keine wesentlichen Veränderungen der Entwässerung des Flurstücks des Einwenders zu erwarten sind, nachvollziehbar. Insbesondere steht der mit der naturnahen Ausgestaltung des Seebachs verbundenen Abflussverzögerung an einigen Stellen der LBP-Maßnahme eine Verbreiterung des Bachbettes gegenüber. Zusätzliche Retentionsflächen werden durch die Anlage von Feuchtgebüschchen geschaffen. Es ist damit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich, dass sich der Wasserabfluss vom Grundstück des Einwenders so wesentlich verschlechtert, dass dies zu der vom Einwender beschriebenen Vernässung seines Flurstückes führen würde. Eine Veränderung des Abflussverhaltens vom Grundstück des Einwenders kann, wegen des Eingriffs in den Bestand des Gewässers, jedoch nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Diese Veränderungen sind vor dem Hintergrund des Planungsziels und der dadurch erforderlichen naturschutzrechtlichen Kompensation hinzunehmen. Die Planfeststellungsbehörde schließt nach den vorliegenden Erkenntnissen jedoch aus, dass wesentliche nachteilige Veränderungen eintreten können. Hierbei hat die Planfeststellungsbehörde insbesondere berücksichtigt, dass die erforderliche naturschutzfachliche Kompensation nicht ohne weiteres durch andere Maßnahmen, insbesondere durch Verlegung der LBP-Maßnahme 4.4 auf die Westseite der B 32, erreichbar ist. Dort zeigt der Bachverlauf bereits optisch ein wesentlich naturnaheres Erscheinungsbild. Es ist daher nicht gewährleistet, dass die erforderliche naturschutzfachliche Aufwertung durch Verlegung der Maßnahme auf die Seite westlich der B 32 möglich ist.

Sollte wiedererwartend durch die geplante LBP-Maßnahme doch eine wesentliche Vernässung des Flurstücks 3911 eintreten, wäre eine solche durch den Vorhabensträger, soweit kausal verursacht, entsprechend zu entschädigen.

Soweit der Einwender den Wunsch geäußert hat, dass die Straßenbauverwaltung das gesamte Flurstück 3911/13 erwerben solle, so ist er auf die freihändigen Grunderwerbsverhandlungen bzw. das gesonderte Enteignungs- und Entschädigungsverfahren zu verweisen, da im Planfeststellungsverfahren lediglich über die Grundzüge der Planung entschieden wird. Der Vorhabensträger hat aber insoweit zugesagt, dass der Wunsch des Einwenders entsprechend an das für den Grunderwerb zuständige Referat weiter getragen wird.

Insgesamt wird der Einwender nicht unzumutbar durch das Vorhaben beschwert. Deswegen können die vorgebrachten Einwände nicht zu einer Änderung oder Aufgabe des planfestgestellten Verfahrens führen.

8.2.2 EW Nr. 2

Der Einwender fordert im Rahmen seiner Einwendung die Erstellung eines Verkehrskonzeptes für die während der Bauzeit auszuweisende Umleitungsstrecke, welches die Interessen der Anlieger entsprechend berücksichtigt.

Zu diesem Einwand, der sich auf allgemeingültige Belange bezieht, enthält der Planfeststellungsbeschluss unter Punkt B.7.11 Ausführungen. Hierauf sei an dieser Stelle verwiesen.

8.2.3 EW Nr. 3

Der Einwender wird durch die Ausbaumaßnahme mit seinem Flurstück 3053 mit einer Teilfläche in Anspruch genommen.

Er fordert die Gewährleistung der Funktionsfähigkeit seiner von der Baumaßnahme betroffenen Drainagerohre. Insoweit hat der Vorhabensträger zugesagt, die im Rahmen der Bauausführung betroffenen Drainagerohre während der Bauzeit fachgerecht zu sichern und deren Funktionsfähigkeit zu erhalten oder nach Beendigung der Baumaßnahme wieder herzustellen.

Zudem hat der Vorhabensträger zugesagt, beim Bau in Abstimmung mit den Eigentümern vor Ort Schutzmaßnahmen durchzuführen. Nach Beendigung der Baumaßnahme erfolge u.a. eine Funktionskontrolle des Drainagesystems. Bei Bedarf könnten Spülungen durchgeführt werden.

Der Einwender hat sich mit dieser Zusage einverstanden erklärt, auch wenn diese nicht seine Forderung nach einer weiteren Kontrollbegehung nach zwei Jahren berücksichtigt.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass sich der Einwand aufgrund der Zusage des Vorhabensträgers endgültig erledigt hat.

Darüber hinaus hat der Einwender gefordert, dass der bei der Baumaßnahme anfallende Humus nicht abtransportiert und entsorgt wird, sondern nach Ende der Baumaßnahme wieder auf seinem Grundstück verteilt und mit Grassamen eingestreut wird.

Im Rahmen der Planfeststellung kann über diese Forderung nicht entschieden werden, da derzeit keine Kenntnis besteht, ob der abgetragene Humus gegebenenfalls belastet ist und wieder verbaut werden darf. Im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses muss jedoch auch nicht über diese Forderung entschieden werden, da der Grundstückseigentümer einen Anspruch auf gleichwertige Wiederherstellung der bauzeitlich in Anspruch genommenen Grundstücksflächen gegen den Vorhabensträger hat. Kann der Vorhabensträger, aus welchen Gründen auch immer keine gleichwertige Herstellung gewährleisten, hat der Grundstückseigentümer einen Anspruch auf Entschädigung.

Der Einwender befürchtet durch die geplanten Renaturierungsmaßnahmen am Mühlbach ebenso eine Vernässung seines landwirtschaftlich genutzten Grundstückes und fordert Maßnahmen, die eine solche Vernässung verhindern. Der Vorhabensträger hat hierzu ausgeführt, dass durch die geplanten Renaturierungsmaßnahmen keine Ausschwemmungen oder Beeinträchtigungen der Funktionsfähigkeit der Drainagen zu erwarten sind, andernfalls sich der Eigentümer an die Straßenbauverwaltung wenden könne.

Für die Planfeststellungsbehörde ist eine durch die LBP-Maßnahmen 1.8, 4.1 und 4.2 hervorgerufene wesentliche Vernässung des Flurstückes 3053 derzeit nicht erkennbar. Selbst wenn eine Vernässung aufgrund der geplanten Renaturierungsmaßnahmen eintreten würde, so wäre diese vor dem Hintergrund des Planungsziels und der dadurch erforderlichen naturschutzfachlichen Kompensation gerechtfertigt. In einem solchen Fall müsste der Grundstückseigentümer für den eintretenden Schaden entsprechend entschädigt werden. Hierüber ist jedoch, wie ausgeführt, nicht bereits im Planfeststellungsverfahren zu entscheiden. Zudem erscheint es nicht von vornherein unmöglich, einer kausal durch die Renaturierungsmaßnahmen verursachten Vernässung durch andere (technische) Maßnahmen zu begegnen. Da jedoch die befürchtete Vernässung nicht bereits heute absehbar ist, ist es nicht angezeigt, entsprechende weitere Maßnahmen im Planfeststellungsbeschluss anzuordnen.

Wegen der vorhandenen Drainagen hat der Vorhabensträger zusätzlich zugesagt, im Rahmen der Ausführungsplanung die Einleitungen der Sammler lage- und höhenmäßig zu erfassen und die Planung so auszulegen, dass ein Verkrauten der Drainagen durch den Mühlbach nicht möglich ist.

Wegen der geforderten Vornahme einer Abmessung der Grenzmarkierungen nach Ende der Baumaßnahme, hat der Vorhabensträger zugesagt, die dauerhaft in Anspruch genommenen Grundstücke nach der Baumaßnahme zu vermessen und sofern erforderlich Grenzmarkierungen neu zu setzen. Ebenso hat der Vorhabensträger zugesagt, die Gebühren für Kaufvertrag und Eintragung ins Grundbuch ebenso zu übernehmen, wie die Kosten des Kaufvertrages und dessen Vollzugs. Diese Zusage ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend, um den Belangen des Einwenders gerecht zu werden.

Eine Aufnahme der Zusage in den Planfeststellungsbeschluss hält die Planfeststellungsbehörde jedoch für entbehrlich, da die genannten Maßnahmen dem Vorhabensträger als Grundstückserwerber ohnehin obliegen.

Schließlich hat der Einwender gefordert, ihm wegen der von seinem Grundstück benötigten Flächen 1,5 ha wirtschaftlich nutzbare Fläche in Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Der Vorhabensträger ist dieser Forderung entgegengetreten, da von dem Grundstückseigentümer insgesamt nur 4.727 m² Fläche dauerhaft in Anspruch genommen würden.

Der Planfeststellungsbeschluss muss auch an dieser Stelle keine Entscheidung treffen. Die Frage der Form und Höhe der Entschädigung ist grundsätzlich den freihändigen Grunderwerbsverhandlungen und, sofern keine Einigung erzielt werden kann, einem gesonderten Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Insoweit ist hier lediglich maßgeblich, dass durch die Flächeninanspruchnahme des Eigentümers keine Existenzgefährdung eintritt. Für eine Existenzgefährdung wurde vom Einwender nichts vorgebracht und ist für die Planfeststellungsbehörde auch nicht ersichtlich.

8.2.4 EW Nr. 4

Die Einwender haben im Zuge des Anhörungsverfahrens vorgetragen, dass Ihnen im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens eine Verlegung des Weges Flurstück 868, Gemarkung Wolpertswende, zugesagt wurde, eine solche Verlegung den Planunterlagen jedoch nicht zu entnehmen sei. Darüber hinaus haben die Einwender gegen die Länge der Bauzeit vorgetragen und sich Entschädigungsansprüche wegen der Nichterreichbarkeit ihres Hofgeschäftes vorbehalten.

Der Vorhabensträger hat darauf hingewiesen, dass die Zusage für die Wegeverlegung im Vorfeld der Planfeststellung durch die Gemeinde Wolpertswende abgegeben wurde. Er sei jedoch bereit, den Weg im Zuge der Bauausführung wunschgemäß zu verlegen, wenn die Gemeinde Wolpertswende die Kosten der Verlegung trage. Zudem hat er ausgeführt, dass die Bauzeit für die Gesamtausbaumaßnahme 3 Jahre betrage. Dabei werde die Baumaßnahme Zug um Zug durchgeführt. Aus Richtung Weingarten sei eine An- und Abfahrt bis zur K 7966 auch während der Bauzeit nahezu immer möglich.

Auf die Ausführungen des Vorhabensträgers haben die Einwender nicht erwidert. Die Planfeststellungsbehörde geht deswegen davon aus, dass sich die Einwendungen erledigt haben. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens lediglich vorhabensbedingte Auswirkungen sind. Soweit im Vorfeld der Planfeststellung, gleich durch wen, Vereinbarungen getroffen wurden, sind diese für die Planfeststellungsbehörde nur dann beachtlich, wenn sie in die Planung eingeflossen oder sonst von Abwägungsbelang sind. Vorliegend ist jedoch nicht erkennbar, dass der Weg Flurstück 868 bauplanungsbedingt oder zur Lösung von durch die Planung aufgeworfenen Konflikten verlegt werden müsste.

Von einer Aufnahme der Zusage des Vorhabensträgers bezüglich der Verlegung des Weges Flurstück 868 in den Planfeststellungsbeschluss wurde abgesehen, da diese in keinem zwingendem Zusammenhang zu dem planfestgestellten Ausbauvorhaben steht.

Auch ist für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich, dass eine dauerhafte Erreichbarkeit des Betriebes der Einwender während der gesamten Bauzeit notwendig ist, um beispielsweise eine Existenzgefährdung des Betriebes abzuwenden. Der Vorhabensträger hat insoweit auch nachvollziehbar dargelegt, dass eine Erreichbarkeit des Betriebes für nahezu die gesamte Bauzeit ermöglicht wird. Soweit sich für die Einwender aufgrund der Baumaßnahme dennoch Erwirtschaftungseinbußen ergeben sollten, wären die hierauf gerichteten Entschädigungsansprüche bei Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen zivilrechtlich zu verfolgen.

8.2.5 EW Nr. 5

Der Einwender ist als Pächter von der Ausbaumaßnahme durch die Inanspruchnahme der Flurstücke 3053, 3063 und 3076, sowie im Eigentum durch die Inanspruchnahme der Flurstücke 3035 und 3036 betroffen.

Er wendet sich gegen die Inanspruchnahme der gepachteten Grundstücksflächen, da er diese zwingend für seinen Weidebetrieb benötige. Der Vorhabensträger hat hierzu ausgeführt, dass von dem Einwender auf den genannten Pachtflächen 0,95 ha von insgesamt 11,35 ha für den Straßenausbau dauerhaft in Anspruch genommen werden. Dies entspreche 8,4 % der Gesamtflächen der Flurstücke 3053, 3063 und 3076. Darüber hinaus würden 7,0 % (0,79 ha) der Grundstücksflächen vorübergehend benötigt.

Nach Auskunft von Referat 32-Betriebswirtschaft vom Regierungspräsidium Tübingen und dem zuständigen Landwirtschaftsamt Ravensburg bewirtschaftet der Einwender insgesamt ca. 46 ha landwirtschaftliche Nutzflächen. Nach fachlicher Einschätzung führe der dauerhafte Verlust von 0,95 ha Pachtfläche zu keiner Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes des Einwenders.

Die Planfeststellungsbehörde hat an dieser fachlichen Stellungnahme keine Zweifel, so dass vorliegend nicht davon auszugehen ist, dass der Einwender zur Aufrechterhaltung seiner Existenz zwingend auf die in Anspruch zu nehmenden Pachtflächen angewiesen ist. Der Planfeststellungsbeschluss kann daher den grundsätzlichen Zugriff auf die benötigten Grundstücksflächen zulassen. Die Frage nach Art und Höhe der Entschädigung für den Verlust der Pachtflächen ist wiederum im Nachgang des Planfeststellungsverfahrens durch freihändige Erwerbsverhandlungen oder ein gesondertes Enteignungs-/Entschädigungsverfahren zu klären.

Der Einwender hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens weiter gefordert, dass die Bewirtschaftung der Betriebsflächen östlich der B 32 über die Bauzeit gewährleistet bleiben müsse. Der Vorhabensträger hat hierzu zugesagt, dass die Zuwegung zu den Grundstücken auch während der Bauarbeiten aufrecht erhalten bleibt.

Die Planfeststellungsbehörde sieht diese Zusage als ausreichend an, um den Belangen des Einwenders gerecht zu werden.

Der Einwender hat darauf hingewiesen, dass sich auf den Flurstücken 3034, 3035 und 3036 ein festes Viehhag befindet, welches nach Fertigstellung der neuen Trasse wieder hergestellt werden solle. Der Vorhabensträger hat die Wiederherstellung zugesagt.

Auch dieser Einwender hat gefordert, dass sich durch die geplanten Renaturierungsmaßnahmen am Mühlbach keine Auswirkungen auf die bestehenden Drainagesysteme der umliegenden Grundstücke ergeben. Die Planfeststellungsbehörde verweist an dieser Stelle auf die Ausführungen zu diesem Thema unter Punkt 8.2.3.

Soweit gefordert wurde, dass gewährleistet werden müsse, dass durch die geplanten Renaturierungsmaßnahmen die Böschungen des Mühlbachs nicht einrutschen werden und der Mühlbach bei Bedarf weiterhin maschinell ausgeräumt werden können müsse, hat der Vorhabensträger ausgeführt, dass der Mühlbach ausweislich der Planunterlagen auch künftig vom Riedweg aus ausgebagert werden können.

Hinsichtlich der befürchteten Tiefenerosion hat der Vorhabensträger zugesagt, an den Stellen, an denen am Mühlbach die Gefahr einer Tiefenerosion bestünde, eine naturnahe Sohlsicherung vorzusehen.

Mit der Zusage der Vornahme einer Sohlsicherung ergreift der Vorhabensträger entsprechende Maßnahmen zur Verhinderung der Folgen einer Tiefenerosion. Dies ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ausreichend, um eine Böschungsrutschung zu verhindern.

Schließlich hat der Einwender die Befürchtung geäußert, dass die B 32 nach dem Ausbau nicht mehr mit Traktoren unterhalb einer Mindestgeschwindigkeit von 60 km/h befahren werden kann. Dieser Befürchtung ist der Vorhabensträger entgegengetreten. Die B 32 werde baulich als Kraftfahrstraße ausgebaut, solle betrieblich, nach Vorabstimmung mit der zuständigen unteren Straßenverkehrsbehörde, aber nicht als Kraftfahrstraße ausgeschildert werden.

Somit ist eine Benutzung der B 32 durch landwirtschaftliche Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von unter 60 km/h weiterhin gewährleistet.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen sieht die Planfeststellungsbehörde die Belange des Einwenders nicht als unangemessen beeinträchtigt an.

8.2.6 EW Nr. 6

Der Einwender ist mit seinem Flurstück 3063 von den Planungen betroffen.

Wie andere Einwender befürchtet er nachteilige Auswirkungen der geplanten Renaturierungsmaßnahmen am Mühlbach auf die bestehenden Drainagesysteme sowie, durch die Entfernung der Rausengittersteine im Mühlbach, eine Tiefenerosion mit deren nachteiligen Folgen für die Bachböschung. Ebenso fordert er, dass der Mühlbach weiterhin maschinell beräumt werden können muss. Bezüglich dieser Bedenken und Einwendung wird auf die dazugehörigen Ausführungen bei EW 5 verwiesen.

Weiterhin fordert der Einwender, dass bei der Bepflanzung der Bachböschungen ein ausreichender Abstand zu den Drainageneinläufen eingehalten wird, damit die Einläufe nicht zuwachsen. Hier hat der Vorhabensträger eine entsprechende Zusage getätigt, so dass dem Einwand damit entsprochen wurde.

Soweit der Einwender zusätzlich geäußert hat, dass er durch die Schließung der Anbindung der K 7967 an die B 32 sehr lange Umwege nach Altshausen zurücklegen müsse, kann er darauf verwiesen werden, dass nach den Planungen des Vorhabensträgers die K 7967 als Hauptwirtschaftsweg an den parallel zur B 32 verlaufenden Wirtschafts- und Radweg angebunden wird und somit für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr eine parallel zur B 32 verlaufende Fahrmöglichkeit zwischen Altshausen und Mendelbeuren besteht.

8.2.7 EW Nr. 7

Dieser Einwender ist durch die Planungen durch eine Waldinanspruchnahme im Walddistrikt Hardt betroffen.

Im Zuge des Anhörungsverfahrens fanden Abstimmungsgespräche zwischen dem Einwender und dem Vorhabensträger statt, die teilweise in die weitere Planung eingeflossen sind.

Der Einwender hat für die erforderliche Waldinanspruchnahme gefordert, dass alle notwendigen Ausgleichsmaßnahmen durch eine Waldbewertung festgehalten werden müssten. Insbesondere der Aufbau eines neuen Traufes sei auszugleichen. Auch die Rand- und Folgeschäden müssten bewertet und entschädigt werden.

Der Vorhabensträger hat diesbezüglich zugesagt, dass im Rahmen der Erstellung des Bauentwurfes unter Einbeziehung und in Abstimmung mit dem Einwender eine entsprechende Waldbewertung erfolge. Generell hat der Vorhabensträger vorgesehen, im Bereich der Waldflächen das Bau-
feld zu begrenzen, um Eingriffe zu minimieren (vgl. LBP-Maßnahme 1.2).

Darüber hinaus hat der Einwender gefordert, die Verkehrssicherungspflicht für den Waldtrauf auf den Bund bzw. das Land zu übertragen. Ersatzweise müsse von der Gemeinde Altshausen ein Verzicht auf Aufwendungen von Einsätzen der Feuerwehr im Bereich der Ausbaustrecke erklärt werden.

Dieser Forderung musste nicht nachgekommen werden. Insoweit liegt die Verkehrssicherungspflicht grundsätzlich beim Eigentümer des Waldgrundstückes. Dieser kann die Durchführung der Verkehrssicherungspflicht zwar auf Dritte übertragen, sich jedoch nicht vollständig von jeder Verantwortung frei zeichnen. Die grundsätzliche Verantwortung für die Grundstücksbeschaffenheit verbleibt also beim Grundstückseigentümer.

Auch die von der Gemeinde Altshausen geforderte Zusage konnte vorliegend mangels Zuständigkeit weder vom Vorhabensträger, noch von der Planfeststellungsbehörde ausgesprochen werden.

Weiter hat der Einwender vorgetragen, dass durch die geplante Abtrennung des durch den Hardtwald in Ost-West-Richtung verlaufenden Waldweges die Bewirtschaftung im Wald, insbesondere die Holzabfuhr, erheblich erschwert werde.

Diesbezüglich hat der Vorhabensträger die Zusage getroffen, den bestehenden Waldweg in Nord-Süd-Richtung von ca. Bau-km 0+000 bis Bauwerk 1 entsprechend auszubauen.

So wird es über das Bauwerk 1 weiterhin möglich sein, den Hardtwald in Ost-West -Richtung ohne größere Umwege zu befahren. Mit dieser Lösung geht auch ein Sicherheitsgewinn einher, da die B 32 dann nicht mehr gequert werden muss, sondern überquert werden kann. Eine Zufahrt zur B 32 ist im Bereich der Einmündung der K 7965 möglich. Die mit der Zu- und Überfahrt verbundenen Umwegungen werden von der Planfeststellungsbehörde als zumutbar erachtet.

Der Einwender hat zudem gefordert, dass alle Wegeverstärkungen und neu erforderlichen Wegeanschlüsse den für den Holztransport üblichen Gewichten und Kurvenradien entsprechen müssten.

Der Vorhabensträger hat hierzu zugesagt, dass die Kurvenradien im Bereich der Bauwerke 1 und 3 im Rahmen der Ausführungsplanung hinsichtlich der Nutzbarkeit für Langholztransporter überprüft und ggf. angepasst werden. Überdies würden sämtliche zur Waldbewirtschaftung genutzten Wege und Wegeanschlüsse auf die für Langholztransporte erforderliche Tonnage ausgelegt.

Soweit vorgetragen wurde, dass ein entsprechender Ausgleich für Wegeschäden und die Inanspruchnahme von Wald, sowie der Aufbau eines neuen Waldtraufes notwendig werden, wenn der bestehende westlich der B 32 verlaufende Radweg/forstwirtschaftliche Weg zwischen Altshausen und Mendelbeuren entsprechend der Forderung der Gemeinde Altshausen als Gemeinderverbindungsstraße ausgebaut würde, hat der Vorhabensträger zu Recht darauf hingewiesen, dass die Forderung der Gemeinde Altshausen abzulehnen ist. Ein Ausbau des besagten Radweges ist daher nicht geplant, ein Ausgleich für eine Waldinanspruchnahme nicht zu leisten.

Der Einwender hat im Zuge seiner Einwendung auch gefordert, das Flurstück 3037 zu übernehmen, da es durch Radweg und Gemeindeverbindungsweg eingeschlossen und damit nicht bewirtschaftbar sei. Der Vorhabensträger hat eine Übernahme abgelehnt.

Da hier vorhabensbedingt keine Eingriffe oder Veränderungen vorgenommen werden, kann der Vorhabensträger nicht verpflichtet werden, das Flurstück zu übernehmen.

Der Einwender hat auch weitere Maßnahmen zur Vermeidung von Wildunfällen gefordert. Diesbezüglich soll auf die Ausführungen unter Punkt B.6.1.3 verwiesen werden.

Soweit der Einwender schließlich darauf hingewiesen hat, dass die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen in einem engem örtlichen Zusammenhang mit den Baumaßnahmen im Distrikt Hardt durchgeführt werden müssten, wird ebenfalls auf die Ausführungen unter Punkt B.6.1.3 verwiesen. Dort gelangt die Planfeststellungsbehörde zu der Auffassung, dass die vom Vorhabensträger vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen den gesetzlichen Regelungen Rechnung tragen.

Insgesamt gelangt die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung der vom Vorhabensträger gemachten Zusagen zu der Auffassung, dass die Rechte des Einwenders durch das Ausbauvorhaben nicht unverhältnismäßig beeinträchtigt sind. Sie stehen der Baumaßnahme nicht entgegen.

8.2.8 EW Nr. 8

Die Einwender haben sich zu einer Bürgerinitiative organisiert und im Anhörungsverfahren eingewandt, dass für die Anwohner von Mendelbeuren eine Alternative zur vorgelegten Planung für den Fahrtweg nach Altshausen gefunden werden müsse.

Die vorgelegte Planung sehe eine Schließung der Auffahrt von der K 7967 auf die B 32 vor. Hierdurch würden sich die Fahrtwege von und nach Altshausen verdoppeln. Dies wiederum würde auch zu einer erheblichen CO₂-Mehrbelastung führen.

Die Einwender haben daher gefordert, den landwirtschaftlichen Weg von der jetzigen K 7967 bis zur B 32 alt für den Anliegerverkehr freizugeben.

Der Vorhabensträger hat entgegnet, dass die Schließung des Anschlusses der K 7967 zur B 32 aus sicherheitstechnischen Gründen erforderlich ist.

Die mit der verlängerten Wegstrecke von uns nach Altshausen verbundene CO₂-Mehrbelastung werde vor dem Hintergrund des Planungsziels als hinnehmbar betrachtet. Insbesondere werde der erforderliche Ausbau des Radweges/forstwirtschaftlichen Weges zwischen der Anschlussstelle K 7967 und der B 32 alt wegen der damit verbundenen naturschutz- und denkmalschutzrechtlichen Eingriffe abgelehnt.

Die Planfeststellungsbehörde hat bereits unter Punkt B.7.11 Ausführungen zu dieser Thematik gemacht und verweist insoweit hierauf.

8.2.9 EW Nr. 9

Von einer weiteren Bürgerinitiative wurde im Anhörungsverfahren gefordert, dass die geplante Anbindung der K 7965 an die B 32 verkehrssicherer ausgestaltet werden müsse. Insbesondere sei zu berücksichtigen, dass durch den Entfall der Anbindung der K 7967 an die B 32 künftig mehr Verkehre über die K 7965 auf die B 32 fahren und sich an der Anschlussstelle die Fahrbahnbreite vergrößere. Für eine verkehrssichere Anbindung komme nur eine planfreie bzw. teilplanfreie Lösung in Betracht.

Der Vorhabensträger hält die gewählte Lösung der Anbindung für ausreichend verkehrssicher.

Die Planfeststellung hat wegen der Anbindung der K 7965 an die B 32 unter Punkt B.7.11 Ausführungen gemacht, auf die an dieser Stelle verwiesen wird.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die Planfeststellungsbehörde die vom Vorhabensträger abgegebene Stellungnahme teilt. Insbesondere führt der von den Einwendern vorgeschlagene Verzicht auf das Bauwerk 3 (Unterführung der Gemeindeverbindungsstraße nach Stuben) nicht zu der erwarteten wesentlichen Minderung der Flächeninanspruchnahme, da dann neben der geforderten Unter- bzw. Überführung der K 7965 auch eine neue Anbindung von und nach Stuben gebaut werden müsste.

Auch auf die Planung eines Kreisverkehrs musste sich der Vorhabensträger nicht verweisen lassen. Einerseits ist auch hier der Flächenverbrauch und damit der notwendige naturschutzrechtliche Kompensationsumfang schlechter zu bewerten, als bei der geplanten Anbindung der K 7965. Überdies ließe sich ein Kreisverkehr auch aufgrund der Verkehrsströme der K 7965, die gegenüber den Verkehrsströmen auf der B 32 als untergeordnet zu bewerten sind, nicht rechtfertigen. Schließ-

lich stünde ein Kreisverkehr, wie vom Vorhabensträger dargestellt, auch der verkehrlichen Wirkung des Ausbaus der B 32 entgegen, da er, angeordnet kurz vor Beginn der Überholstrecke in Richtung Altshausen, die Verkehre stark abbremsen würde, was wiederum die beabsichtigten Überholvorgänge stark beeinträchtigen würde.

Insgesamt sieht die Planfeststellungsbehörde die geltend gemachten Belange der Verkehrssicherheit durch die geplante Anbindung der K 7965 nicht als erheblich beeinträchtigt an.

8.2.10 EW Nr. 10

Zunächst ist festzustellen, dass die Einwendung erst nach Ablauf der Einwendungsfrist (01.06.2010) eingelegt wurde und aus diesem Grund im Planfeststellungsverfahren grundsätzlich nicht berücksichtigungsfähig ist.

Soweit der Einwender für die Inanspruchnahme seiner Grundstücke Tauschflächen fordert, wird darauf hingewiesen, dass die Frage von Art und Umfang des Ausgleichs der Flächeninanspruchnahme nicht im Planfeststellungsverfahren zu regeln sind. Hierfür sind im Nachgang zum Planfeststellungsverfahren freihändige Erwerbsverhandlungen bzw. ein gesondertes Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorgesehen. Erst im Zuge dieser Verhandlungen und Verfahren kann darüber entschieden werden, ob dem Einwender die gewünschten Tauschflächen zur Verfügung gestellt werden können bzw. müssen.

9. Gesamtabwägung und Ergebnis

Nach Abwägung aller für und gegen den Ausbau der B 32 zwischen Altshausen und Vorsee sprechenden öffentlichen und privaten Belange konnte der Planfeststellungsbeschluss für dieses Vorhaben erlassen werden.

Das hier planfestgestellte Vorhaben vermag die angestrebte verkehrliche Zielsetzung Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der B 32 zwischen Altshausen und Vorsee zu erfüllen.

Durch den Ausbau der B 32 und die Anlage von Überholmöglichkeiten lässt sich die Verkehrssicherheit im Streckenabschnitt maßgeblich erhöhen.

Andere im Verfahren geprüfte Varianten kamen insbesondere wegen der mit ihnen einhergehenden, teilweise erheblich umfangreicheren Auswirkungen auf Umweltschutzgüter nicht in Betracht. So zeigen insbesondere die untersuchten Varianten RQ 15,5 und RQ 15,5 West eine stärkere Be-

einträchtigung des östlich der B 32 gelegenen FFH-Gebietes. Diese beiden Trassen führen auch zu einer größeren Zerschneidungswirkung. Insgesamt sind alle dreistreifigen Varianten aus natur- und artenschutzfachlicher Sicht schlechter zu beurteilen. Andererseits führen die betrachteten zweistreifigen Ausbauvarianten nicht zu der gewünschten Verbesserung der Verkehrssicherheit, da aufgrund der bestehenden ungünstigen Lage- und Höhenverhältnisse weiterhin kein sicheres Überholen im Ausbauabschnitt gewährleistet ist. Die gewählte Variante (RQ 15,5 Nord) stellt einen Kompromiss zwischen den natur- und artenschutzfachlichen Belangen und der größtmöglichen Erreichbarkeit des Planungsziels dar. Da zudem die bestehenden natur- und artenschutzrechtlichen Konflikte durch Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen gelöst werden können, bestehen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine sich aufdrängenden anderen Alternative, die die bestehenden Konflikte vermeiden oder offensichtlich besser zu lösen vermögen.

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 und Zusagen, 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. Zunächst wurde darauf geachtet, dass möglichst wenig landwirtschaftlich nutzbare Fläche für die LBP-Ausgleichskonzeption verwendet wurde. Zudem wurden die Ausgleichsflächen vorrangig entlang der Trasse vorgesehen. Vor diesem Hintergrund können nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde die verbleibenden Beeinträchtigungen der Landwirtschaft allgemein, wie auch einzelner landwirtschaftlicher Betriebe, hingenommen werden und gegenüber den mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzungen zurücktreten.

Durch das Vorhaben werden insbesondere auch keine unzulässigen Immissionen auftreten.

Durch das umfassende Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzkonzept kann gewährleistet werden, dass die naturschutzrechtlichen Anforderungen eingehalten und auch die besonders und streng geschützten Arten im berührten Raum nicht unzulässig beeinträchtigt werden. Insbesondere werden die nicht vermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft durch die festgelegten LBP-Maßnahmen hinreichend kompensiert.

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 des Vorhabens im beantragten Umfang. Insgesamt kann daher dem Antrag der Straßenbauverwaltung entsprochen und der Plan mit den in dieser Entscheidung getroffenen Nebenbestimmungen und Zusagen festgestellt werden.

10. Begründung der Kostenentscheidung

Die Kostenentscheidung beruht auf § 4 Abs. 1 Landesgebührengesetz (LGebG).

Die Antragstellerin ist nach § 10 Abs. 1 LGebG von der Entrichtung einer Gebühr befreit. Die Voraussetzungen des § 10 Abs. 5 LGebG sind nicht erfüllt. Die Auslagenentscheidung folgt aus § 14 LGebG.

Die den Beteiligten durch ihre Teilnahme am Anhörungsverfahren als Teil des Planfeststellungsverfahrens erwachsenen Kosten für einen beauftragten Rechtsanwalt oder Gutachter fallen ausschließlich ihnen selbst zur Last. Dass die in einem Planfeststellungsverfahren angefallenen Kosten - seien es solche einer anwaltlichen Vertretung oder seien es solche für private Gutachter - in diesem Verfahren nicht erstattungsfähig sind, ist verfassungsrechtlich unbedenklich (BVerwG, Beschl. v. 01.09.1989, NVwZ 1990, 59f.) und verletzt auch nicht den Grundsatz der Waffengleichheit. Denn der Vorhabensträger und ebenso die Planfeststellungsbehörde können ihre Auslagen auch nicht auf erfolglose Einwender abwälzen (BayVGh, Beschl. v. 23.11.1998, BayVBl. 1999, 307ff.).

C. Rechtsbehelfsbelehrung

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

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

Gez.
Annegret Schilde
Oberregierungsrätin

beglaubigt:


Konstantinidou



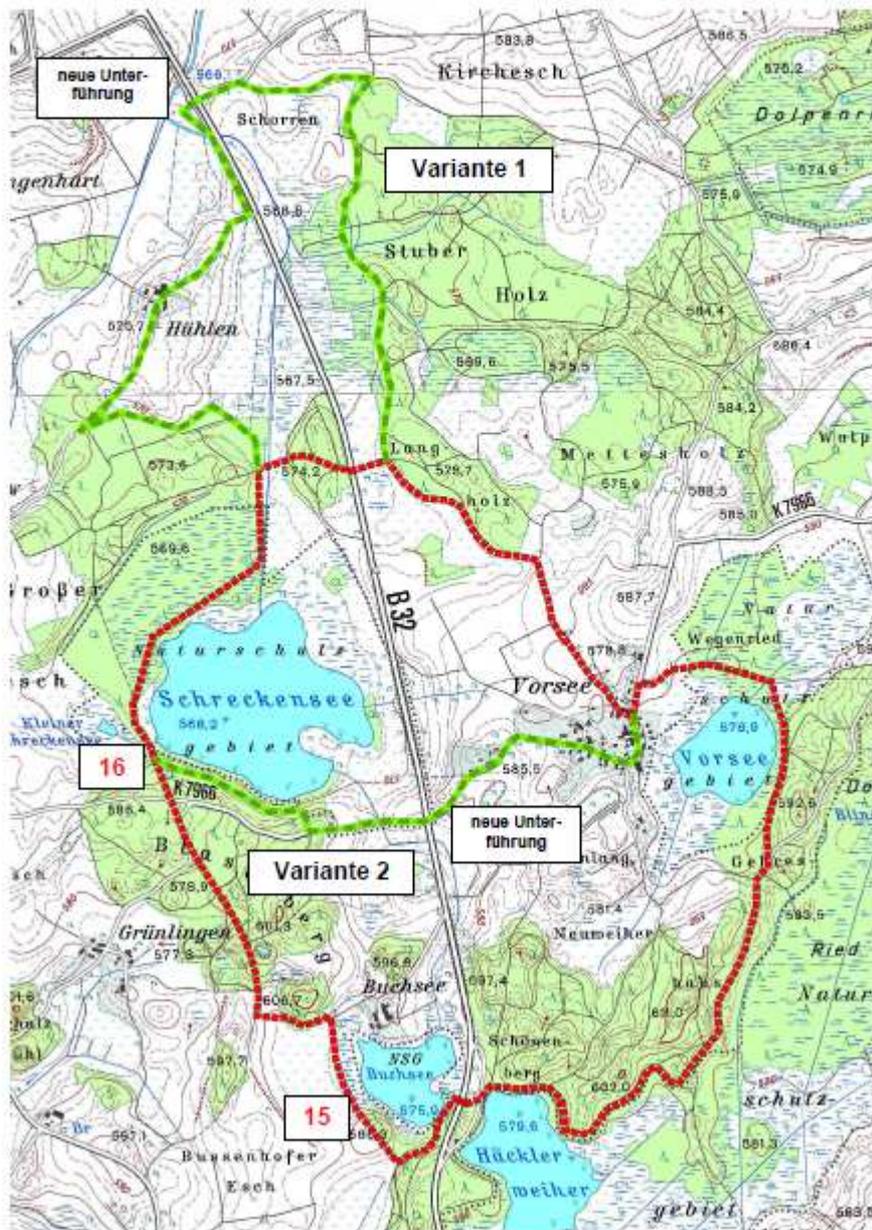
Anhang: Anlage 2



Planfeststellungsverfahren B 32
Ausbau zwischen Altshausen und Vorsee

Anlage 2 Alternative Wanderwegführung

03.01.2013



www.menz-umweltplanung.de Magatzplatz 1 72072 Tübingen T 07141 44 02 35 F 07141 44 02 36
Umweltplanungsbüro für die Bundesrepublik Deutschland
Kreuzstraße 10 Tübingen Fax 07141 44 02 36

Seite 2 der Anlage 2

Der vorhandene Themenweg "Schaumal-Weg" muss nördlich des Schreckensees unterbrochen werden, da die bisherige Querung über die B 32 auf der feien Strecke zu gefährlich ist. Der Weg ist als Erlebnisweg mit zwei Objekten ausgestattet: 16: Beobachtungskanzel am Schreckensee; 15: Panoramastuhl am Buchsee.

Es bieten sich zwei Ergänzungen des Wege an, die beide als Alternativen angeboten werden können. Beide Varianten verzichten auf lange Parallelführungen zur B 32. Wenn beide Alternativen angeboten werden, können sich Wanderer ja nach Leistungsfähigkeit entscheiden.

Variante 1

Verlängert den Weg im Norden und quert die B 32 mit der neuen Unterführung bei Stuben. Der Weg verlängert sich von 8,0 km auf 11,7 km. Es werden alle Objekte des "Schaumal-Weges" im Rundgang angeschlossen.

Variante 2

Verkürzt des Weg von 8,0 km auf 7,0 km. Die Beobachtungskanzel (16) wird auf einem Umweg angeschlossen. Der Weg quert die B 32 mit einer neuen Unterführung bei Vorsee.