



Regierungspräsidium Stuttgart

Planfeststellungsbeschluss

für

den Ausbau der B29

**zwischen Lauchheim und Bopfingen –
Aufhausen**

Az.: 24-3912-5 / 201-17

22.12.2022

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	I
Abkürzungsverzeichnis	V
A. Tenor.....	1
I. Grundentscheidung	1
II. Besondere Entscheidungen.....	1
1. Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen	1
2. Konzentrationswirkung.....	2
III. Planunterlagen	3
IV. Nebenbestimmungen	6
Natur und Landschaft	6
Artenschutz	8
Wasserwirtschaft.....	8
Nebenbestimmungen für den Einsatz von mehrsträngigen SediPipe-Anlagen XL-Plus	8
Bodenschutz und Altlastenschutz	8
Öffentliche Sicherheit	11
Verkehr.....	12
V. Zusagen.....	13
Immissionsschutz.....	13
Landwirtschaft	13
Wasserwirtschaft.....	13
Bodenschutz, Altlastenschutz	13
Verkehr.....	14
Leitungsträger und Versorgungsunternehmen	15
Private Rechte, insbesondere Eigentum	15

VI.	Widmung und Einziehung von Straßen und Nebenanlagen	17
1.	FStrG	17
2.	StrG	17
3.	Regelungen	17
VII.	Zurückweisung von Einwendungen	18
VIII.	Kostenentscheidung	18
B.	Begründung	19
I.	Beschreibung des Vorhabens	19
II.	Zuständigkeit und Verfahren	21
1.	Zuständigkeit	21
2.	Verfahren	21
2.1	Einwände	23
3.	Umweltverträglichkeitsprüfung	24
III.	Rechtliche Würdigung	26
1.	Planrechtfertigung	26
1.1	Gesetzliche Planrechtfertigung	26
1.2	Inhaltliche Planrechtfertigung	26
1.3	Einwendungen gegen die Planrechtfertigung	30
2.	Dimensionierung	31
3.	Alternativen und Optimierungsvarianten	32
3.1	Orientierung am Bestand	33
3.2	Nullvariante	33
3.3	Variante 1	33
3.4	Variante 1a	34
3.5	Variante 2	34
3.6	Variante 3	34
3.7	Variante 4	35

3.8	Variante 5 (Antragstrasse).....	35
3.9	Variantenabwägung.....	36
3.9.1	Keine Vorzugswürdigkeit der Nullvariante.....	36
3.9.2	Keine Vorzugswürdigkeit der Variante 1	37
3.9.3	Keine Vorzugswürdigkeit der Variante 1a	38
3.9.4	Keine Vorzugswürdigkeit der Variante 2	38
3.9.5	Keine Vorzugswürdigkeit der Variante 3	38
3.9.6	Keine Vorzugswürdigkeit der Variante 4	39
3.9.7	Auswahl der Antragsvariante	41
4.	Vereinbarkeit des Vorhabens mit den betroffenen öffentlichen und privaten Belangen.....	42
4.1	Immissionsschutz	42
4.2	Natur und Landschaft	42
4.2.1	Eingriffsregelung	43
4.2.2	Eingriff.....	44
4.2.3	Vermeidungs- und Minimierungsgebot.....	44
4.2.4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	46
4.2.5	Einwände und Stellungnahmen.....	49
4.2.6	Schutzgebiete und geschützte Biotope	54
4.2.7	Artenschutz	61
4.3	Klimaschutz	68
4.3.1	Rechtsgrundlagen.....	68
4.3.2	Ermittlung und Beschreibung der THG-Emissionen durch den Vorhabenträger	71
4.3.3	Einwände	78
4.4	Forstwirtschaft	80
4.5	Landwirtschaft.....	81
4.6	Wasserwirtschaft	82

4.6.1	Entwässerungskonzept.....	82
4.6.2	Wasserrechtliche Erlaubnis	85
4.6.3	Wasserschutzgebiete.....	86
4.6.4	Einwendungen	86
4.7	Bodenschutz.....	87
4.8	Kommunale Belange	90
4.9	Verkehr.....	93
4.9.1	Widmung.....	93
4.9.2	Nachgeordnetes Verkehrsnetz	94
4.9.3	Öffentlicher Personenverkehr	96
4.9.4	Sonstige verkehrliche Belange	97
4.10	Öffentliche Sicherheit	99
4.11	Landesplanung und Raumordnung.....	99
4.12	Leitungsträger und Versorgungsunternehmen.....	100
4.13	Denkmalschutz	101
4.14	Arbeitsschutz	101
4.15	Private Rechte, insbesondere Eigentum.....	101
4.15.1	Waldgenossenschaft X.....	103
4.15.2	Fischzucht W	103
4.15.3	DB Netz AG	106
4.15.4	Einwender 03	106
4.15.5	Einwender 04 und Einwender 05.....	107
4.15.6	Einwender 06	110
4.15.7	Einwender 07	112
IV.	Gesamtabwägung und Zusammenfassung	113
V.	Kosten	113
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	114

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
Art.	Artikel
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen
Az.	Aktenzeichen
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz)
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
Beschl.	Beschluss
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
39. BImSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
CEF-Maßnahme	Maßnahme zur dauerhaften Sicherung der ökologischen Funktion (continuous ecological functionality-measures)
DB	Deutsche Bahn
dB (A)	Dezibel (A-Bewertung)
d.h.	das heißt

DIN	Deutsches Institut für Normung
DN	Nennweite DN (mm)
DTV _w	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen (Mo-Sa außerhalb der Schulferien des jeweiligen Landes)
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
etc.	et cetera
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EKL	Entwurfsklassen für Landstraßen
ff.	fortfolgend
FFH-Gebiet (Natura-2000-Gebiet)	Europäisches Schutzgebiet nach der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen
FFH-Richtlinie	Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen)
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
FStrBAG	Fernstraße-Bundesamt-Errichtungsgesetz
FStrAbG	Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbau-gesetz)
FStrGZuVO	Verordnung der Landesregierung und des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über Zuständigkeiten nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Eisenbahnkreuzungsgesetz
FZ	Fahrzeug
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
ggf.	gegebenenfalls
ha	Hektar
i.S.v.	im Sinne von
i.V.m.	in Verbindung mit
Juris	Das Juristische Informationssystem für die Bundesrepublik Deutschland
K	Kreisstraße
Kfz	Kraftfahrzeug
Kfz/24h	Kraftfahrzeuge je 24 Stunden

Km	Kilometer
KompVzVO	Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Führung von Kompensationsverzeichnissen (Kompensationsverzeichnis-Verordnung)
KSG	Bundes-Klimaschutzgesetz
LBodSchAG	Landes-Bodenschutz- und Altlastengesetz
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LGebG	Landesgebührengesetz Baden-Württemberg
LKW	Lastkraftwagen
l/s	Liter pro Sekunde
LVwVfG	Landesverwaltungsverfahrensgesetz Baden-Württemberg
FStrGZuVO	Verordnung der Landesregierung und des Verkehrsministeriums über Zuständigkeiten nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Eisenbahnkreuzungsgesetz Vom 29. August 1988
NatSchG	Gesetz des Landes Baden-Württemberg zum Schutz der Natur und Pflege der Landschaft
Nr.	Nummer
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
o.g.	oben genannt
RABS	Richtlinien für den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge
RAL	Richtlinie für die Anlage von Landstraßen
RiStWag	bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten
RLS90	Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen
Rn.	Randnummer
RPS	Regierungspräsidium Stuttgart
RRB	Regenrückhaltebecken
sog.	sogenannt
THG	Treibhausgas
u.a.	unter anderem
Urt.	Urteil
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung

v.	vom
v.a.	vor allem
VGH	Verwaltungsgerichtshof
vgl.	vergleiche
V_k	Knotenpunktsgeschwindigkeit
VO	Verordnung
Vogelschutz-Richtlinie	Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwV	Verwaltungsvorschrift
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)
z.B.	zum Beispiel

A. Tenor

Auf Antrag der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung -, vertreten durch die Abteilung Straßenwesen und Verkehr des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 12.03.2018 erlässt das Regierungspräsidium Stuttgart als zuständige Planfeststellungsbehörde gemäß §§17 ff. FStrG i.V.m. §§ 72 ff. LVwVfG und §§ 1 ff. UVPG jeweils in der derzeit gültigen Fassung für das o.g. Vorhaben folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

I. Grundentscheidung

Der Plan für den Ausbau der B29 zwischen Lauchheim und Bopfingen – Aufhausen einschließlich aller sonstigen in den Planunterlagen, insbesondere in den Lage- und Bauwerksplänen sowie im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) aufgelisteten Einzelmaßnahmen wird nach Maßgabe der Ziffern II bis IV **festgestellt**.

II. Besondere Entscheidungen

1. Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Im Einvernehmen mit der zuständigen unteren Wasserbehörde des LRA Ostalbkreis wird nach Maßgabe der nachfolgenden Ziffern die widerrufliche wasserrechtliche Erlaubnis erteilt, Niederschlagswasser über die folgenden Regenrückhaltebecken in die Gewässer „Röttinger Bach“ und „Eger“ einzuleiten:

- Regenrückhaltebecken Nr. 1: mit einem Drosselabfluss von 37 l/s über einen Regenwasserkanal DN 300 in den Röttinger Bach unterhalb der bestehenden Fischweiher.

- Regenrückhaltebecken Nr. 2: mit einem Drosselabfluss von 82 l/s über einen Regenwasserkanal DN 600 in die Längsentwässerung des Bahndammes in die Eger.

2. Konzentrationswirkung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 17c FStrG i. V. m. § 75 Abs. 1 LVwVfG).

III. Planunterlagen

Bestandteil der Planung sind folgende Unterlagen:

Unterlage	Blatt Nr.	Beschreibung	Datum
Unterlage 1b		Erläuterungsbericht	22.04.2021
Unterlage 2	Blatt 1	Übersichtskarte	11/17
Unterlage 3	Blatt 1	Übersichtslageplan	08.03.2018
Unterlage 4		- nicht belegt -	
Unterlage 5		Lagepläne	
	<i>Blatt 1b</i>	<i>Lageplan West</i>	<i>22.04.2021</i>
	<i>Blatt 2a</i>	<i>Lageplan Mitte</i>	<i>11.11.2020</i>
	Blatt 3	Lageplan Ost	08.03.2018
Unterlage 6		Höhenpläne	
	<i>Blatt 1a</i>	<i>Höhenplan West B 29 (Achse 1)</i>	<i>11.11.2020</i>
	<i>Blatt 2a</i>	<i>Höhenplan Mitte B 29 (Achse 1)</i>	<i>11.11.2020</i>
	Blatt 3	Höhenplan Ost B 29 (Achse 1)	08.03.2018
	<i>Blatt 4a</i>	<i>Höhenplan K 3200 (Achse 2)</i>	<i>11.11.2020</i>
Unterlage 7		- nicht belegt -	
Unterlage 8		- nicht belegt -	
Unterlage 9		Landschaftspflegerische Maßnahmen	
<i>Unterlage 9.1a</i>		<i>Maßnahmenübersichtsplan</i>	<i>11.11.2020</i>
Unterlage 9.2	Blatt 1	Maßnahmenplan West	08.03.2018
Unterlage 9.2	Blatt 2	Maßnahmenplan Mitte	08.03.2018
Unterlage 9.2	Blatt 3	Maßnahmenplan Ost	08.03.2018
Unterlage 9.2	Blatt 4	Externe Maßnahme 1	08.03.2018
<i>Unterlage 9.2</i>	<i>Blatt 5a</i>	<i>Externe Maßnahmen 2.1 und 2.2</i>	<i>11.11.2020</i>
<i>Unterlage 9.3a</i>		<i>Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmenblätter -</i>	<i>11.11.2020</i>
<i>Unterlage 9.4a</i>		<i>Landschaftspflegerischer Begleitplan - Vergleichende Gegenüberstellung -</i>	<i>11.11.2020</i>
Unterlage 10		Grunderwerb	
	<i>Blatt 1b</i>	<i>Grunderwerbsplan West</i>	<i>22.04.2021</i>
	<i>Blatt 2a</i>	<i>Grunderwerbsplan Mitte</i>	<i>11.11.2020</i>
	<i>Blatt 3a</i>	<i>Grunderwerbsplan Ost</i>	<i>11.11.2020</i>
	<i>Blatt 4b</i>	<i>Grunderwerbsplan</i>	<i>22.04.2021</i>

		<i>Externe Maßnahme</i> <i>21E, 22.1E (neu), 22.2E (neu)</i>	
<i>Unterlage 10.5b</i>		<i>Gründerverzeichnisses</i>	<i>22.04.2021</i>
Unterlage 11a		Regelungsverzeichnis	<i>11.11.2020</i>
Unterlage 12		- nicht belegt -	
Unterlage 13		- nicht belegt -	
Unterlage 14		Straßenquerschnitte	
	Blatt 1	Straßenquerschnitte B 29	08.03.2018
	<i>Blatt 2a</i>	<i>Straßenquerschnitte Bushaltebucht, Nothaltebucht, B 29 Gabionenstützwand, Grabenprofil (neu)</i>	<i>11.11.2020</i>
	Blatt 3	Straßenquerschnitte K 3200, Wirtschaftsweg und öff. Weg	08.03.2018
Unterlage 14.1		Ermittlung der Bauklasse	08.03.2018
Unterlage 15		- nicht belegt -	
Unterlage 16		Detallagepläne	
	<i>Blatt 1a</i>	<i>Detallageplan KNP</i>	<i>11.11.2020</i>
	<i>Blatt 2a</i>	<i>Detallageplan RRB 1</i>	<i>11.11.2020</i>
	Blatt 3	Detallageplan RRB 2	08.03.2018
Unterlage 17		- nicht belegt -	
Unterlage 18		Wassertechnische Untersuchungen - Erläuterungsbericht und Berechnungsunterlagen -	08.03.2018
Unterlage 19		Umweltfachliche Untersuchungen	
<i>Unterlage 19.1a</i>		<i>Landschaftspflegerischer Begleitplan</i>	<i>11.11.2020</i>
<i>Unterlage 19.2a</i>		<i>Bestands- und Konfliktplan mit dem Bestand aller externen Maßnahmen</i>	<i>11.11.2020</i>
<i>Unterlage 19.3a</i>		<i>Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag zum Landschaftspflegerischen Begleitplan</i>	<i>11.11.2020</i>
Unterlage 19.4		FFH-Vorprüfung Natura 2000 Gebiet Nr. 7327-341 „Härsfeld“	08.03.2018
Unterlage 19.5		Landschaftspflegerischer Begleitplan - Faunistische Kartierung -	08.03.2018
Unterlage 19.5.1		Landschaftspflegerischer Begleitplan - Faunistische Kartierung Haselmaus -	08.03.2018

Unterlage 19.6		Landschaftsplanerische Bestandsaufnahme mit Variantenvergleich	08.03.2018
<i>Unterlage 19.7a</i>		<i>Vorprüfung des Einzelfalls nach UVPG</i>	<i>11.11.2020</i>

IV. Nebenbestimmungen

Natur und Landschaft

1. Die im planfestgestellten im LBP vorgesehenen Maßnahmen (Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, CEF-Maßnahmen, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) sind plan- und zeitgerecht umzusetzen, fachgerecht zu pflegen und dauerhaft ordnungsgemäß zu unterhalten. Sofern in den Maßnahmenblättern bzw. –Plänen als Zeitpunkt für die Umsetzung „nach Abschluss der Straßenbauarbeiten“ angegeben ist, sind diese Maßnahmen zeitnah zum Bau und unmittelbar nach Fertigstellung des Baus, spätestens jedoch innerhalb eines Jahres nach Fertigstellung des Straßenbauvorhabens durchzuführen.
2. Um die ökologische Funktionsfähigkeit der CEF-Maßnahmen nachzuweisen, sind Monitoring-Berichte zu erstellen und der unteren und höheren Naturschutzbehörde vor Baubeginn vorzulegen. Die Monitoring-Maßnahmen haben durch eine fachlich geeignete Person zu erfolgen.
3. Sollten einzelne artenschutzrechtliche Maßnahmen – wider Erwarten – nicht die ihnen zugewiesene ökologische Funktionsfähigkeit erlangen, bleibt die Festsetzung weiterer Nebenbestimmungen bzw. Auflagen zur Erreichung des Zwecks der Maßnahme vorbehalten.
4. Ein Bericht über den Abschluss der Maßnahmen, in dem das Ergebnis der naturschutzfachlichen Bauüberwachung und die Umsetzung der Maßnahmen sowie aufgetretene Probleme dokumentiert sind, ist zu erstellen und der zuständigen unteren und höheren Naturschutzbehörde sowie der Planfeststellungsbehörde hiernach vorzulegen.
5. Über die Kompensations- und Artenschutzmaßnahmen ist nach Abschluss der Umsetzung ein Abnahmetermin mit der unteren Naturschutzbehörde durchzuführen.

6. Die Angaben nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1-8, Satz 2 und Abs. 2 KompVzVO sind von der Vorhabenträgerin, z.B. aus dem Straßen-Kompensationsflächenkataster, über eine EDV-Schnittstelle der unteren Naturschutzbehörde zur Verfügung zu stellen. Diese Daten sind zudem unverzüglich nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses der Planfeststellungsbehörde in einer für sie lesbaren Form zur Verfügung zu stellen. Die Vorhabenträgerin hat die Planfeststellungsbehörde unverzüglich von Baubeginn und der Fertigstellung des Vorhabens zu unterrichten. Die Vorhabenträgerin hat der Planfeststellungsbehörde über den Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen während der Bauausführung einmal jährlich, nach Ende der Bauausführung alle 5 Jahre zu berichten.
7. Die Baumaßnahme ist mit der größtmöglichen Sorgfalt und unter größtmöglicher Schonung der Vegetation durchzuführen. Schäden und Störungen für Tiere und Pflanzen sind grundsätzlich zu vermeiden.
8. Die erforderlichen Maschinen und Gerätschaften haben auch während der Arbeiten auf der befestigten Straße zu bleiben.
9. Baustelleneinrichtungen inkl. der Lagerung des Aushubs hat außerhalb des NSGs zu erfolgen. Der Aushub ist nach den Bauarbeiten soweit möglich wieder einzubringen, ansonsten abzutransportieren. Er darf nicht im Naturschutzgebiet gelagert werden
10. Nach Beendigung der Baumaßnahme sind alle auf den Flächen vorgenommenen Veränderungen zu beseitigen und der ursprüngliche Zustand wiederherzustellen. Bereiche, in denen krautige Vegetation zerstört wurde, sind mit standortangepasstem gebietsheimischem Saatgut nach den Empfehlungen der FLL zu begrünen.
11. Sofern aus betriebstechnischen Gründen Abweichungen von der vorgelegten Vorhabenbeschreibung erforderlich werden, sind diese der höheren Naturschutzbehörde unverzüglich anzuzeigen.
12. Der Abschluss der Baumaßnahme ist den Referaten 55 und 56 anzuzeigen.

Artenschutz

13. Die faunistischen Kartierungen sind vor Baubeginn einer Plausibilisierung zu unterziehen. Bei Veränderungen in Bestand der vorgefundenen Arten sind die erforderlichen Maßnahmen in Absprache mit der unteren und oberen Naturschutzbehörde zu treffen. Das Ergebnis der Plausibilisierung ist der Planfeststellungsbehörde mitzuteilen. Die Festsetzung weiterer Nebenbestimmungen bzw. Auflagen bleibt vorbehalten.

Wasserwirtschaft

Nebenbestimmungen für den Einsatz von mehrsträngigen SediPipe-Anlagen XL-Plus

14. Sollte die Reinigungsleistung der Behandlungsanlagen wider Erwarten nicht bestätigt bzw. nachgewiesen werden, müssen zum Schutz des Grundwassers umgehend ausreichende weitergehende Reinigungsstufen (z.B. Bodenkörperfilter) den SediPipe-Anlagen nachgeschaltet werden, um die erforderliche Reinigungsleistung zu erbringen.
15. Die Kontrolle und Wartung der Anlage hat nach Herstellerangaben zu erfolgen und muss regelmäßig überwacht werden.

Bodenschutz und Altlastenschutz

Sicherung und Verwertung von kulturfähigen Ober- und Unterböden

16. Sowohl im Rahmen der eigentlichen Straßenbaumaßnahme als auch bei der Durchführung der Kompensationsmaßnahmen ist den Grundsätzen des § 1 BBodSchG und § 2 LBodSchAG Rechnung zu tragen. Bei den Erdarbeiten ist auf einen schonenden Umgang mit dem Boden zu achten. Beeinträchtigungen der natürlichen Bodenfunktion sind so weit wie möglich zu vermeiden.
17. Vor Beginn der Bodenarbeiten, auch solchen, die im Rahmen von Kompensationsmaßnahmen durchgeführt werden, sind die Mächtigkeiten der Oberböden zu kartieren, die anfallenden Kubaturen zu ermitteln und die dafür notwendigen Zwischenlagerflächen auszuweisen. Die Ergebnisse und die

für die Zwischenlagerung vorgesehenen Flächen sind im Bodenschutzkonzept (vgl. Nr.23) darzustellen.

18. Die Baustellen und Baustelleneinrichtungsflächen sind so zu sichern, dass ein Befahren von Böden außerhalb der planfestgestellten Bereiche unterbunden wird. Innerhalb der planfestgestellten Bereiche ist durch eine entsprechende Planung und Organisation des Bauablaufs ein Befahren von Oberböden auf das unumgängliche, im Rahmen des Oberbodenabtrags unvermeidbare Maß zu beschränken, um Verdichtungen weitestgehend zu vermeiden (dazu gehört z.B. die Planung und Anlage von Baustraßen oder die Verwendung von Baggermatratzen). Baustoffe, Bauabfälle und Betriebsstoffe sind so zu lagern, dass Stoffeinträge bzw. Vermischungen mit Bodenmaterial auszuschließen sind.
19. Bei allen Bodenarbeiten, insbesondere auch bei 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 (insbesondere die Nrn. 7.2 und 7.3) einzuhalten. Dabei ist besonders auf die Einhaltung der Mindestfestigkeit in Abhängigkeit des Feuchtezustands zu achten, um Verdichtungen weitestgehend zu vermeiden. Dies gilt auch für kulturfähiges Unterbodenmaterial, das im Sinne des § 12 BBodSchV zur Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht genutzt werden soll.
20. Bei der Zwischenlagerung von Oberbodenmaterial ist eine maximale Mietenhöhe von zwei Metern einzuhalten. Bodenmieten dürfen nicht mit einer Planierraupe aufgeschoben werden, sondern sind mit geeigneten Geräten, beispielsweise Laderaupe oder Hochlöffelbagger aufzusetzen, um Verdichtungen durch Befahren auszuschließen. Bei der Zwischenlagerung von kulturfähigem Unterbodenmaterial, das im Sinne des § 12 BBodSchV zur Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht genutzt werden soll, ist eine Mietenhöhe von 5 m einzuhalten. Die Mieten sind umgehend nach Aufsetzen und Profilierung unter Berücksichtigung der Witterungsverhältnisse zu

begrünen. Im Übrigen hat die Bewirtschaftung der Mieten nach DIN 19731 Nr. 7.2 zu erfolgen.

Rekultivierung von Baustelleneinrichtungs- incl. Zwischenlagerflächen

21. Nach der Räumung von Baustraßen, Baustelleneinrichtungs- und Zwischenlagerflächen sind entstandene Bodenverdichtungen durch Tieflockerungsmaßnahmen mit geeignetem Gerät zu beseitigen und die Böden in ihrer funktionalen Leistungsfähigkeit durch Auftrag von Bodenmaterial in der ursprünglichen Mächtigkeit und Qualität wiederherzustellen. Dabei sind insbesondere die Vorgaben der DIN 19731 unter Nr. 7.3 a, b, d und g zu beachten.

Untersuchung von Bodenmaterial, das i.S. des § 12 BBodSchV verwertet werden soll, auf Schadstoffe

22. Soll Bodenmaterial im Sinne des § 12 BBodSchV zur Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht verwendet werden, so sind die Anforderungen des § 12 BBodSchV einzuhalten. Dies gilt sowohl für Material, das im Rahmen des Vorhabens in diesem Sinne verwendet werden soll, als auch für Material, das an Dritte (z.B. Landschaftsbaubetriebe) für derartige Verwendungszwecke abgegeben wird. Dabei ist sicherzustellen, dass die Materialien die nach § 12 BBodSchV maximal zulässigen Schadstoffgehalte einhalten. Insbesondere wenn das Material aus in der DIN 19731 unter Nr. 5.2 aufgeführten Verdachtsbereichen stammt, sind Bodenuntersuchungen gemäß § 12 Abs. 3 BBodSchV durchzuführen; relevant sind in diesem Fall insbesondere die Böden im Straßenrandbereich nach Nr. 5.2 d und Böden im Überschwemmungsbereich nach Nr. 5.2 h. Die Untersuchung von Oberböden hat vor Beginn der Erdarbeiten zu erfolgen. Eine Verwendung von Bodenmaterial im Sinne des § 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. Von den Anforderungen des § 12 BBodSchV ausgenommen sind Materialien, die in dafür zugelassenen Anlagen verwer-

tet werden und den dortigen Anforderungen entsprechen müssen, sowie Bodenmaterial, das i.S. des § 12 Abs. 2 BBodSchV unmittelbar am Herkunftsort wiederverwendet wird.

Bodenschutzkonzept

23. Rechtzeitig vor Beginn der Erdarbeiten ist ein Bodenschutzkonzept zu erstellen, das Vorgaben zu Bauabläufen und zur Bauausführung zu enthalten hat, die einen schonenden Umgang mit Oberböden und Unterböden (soweit diese als kulturfähiges Material genutzt werden sollen) gewährleisten. Das Konzept hat die Ergebnisse der notwendigen Bodenuntersuchungen zu enthalten und zu berücksichtigen und den Anforderungen der DIN 19639 zu genügen. Das Bodenschutzkonzept ist der unteren Bodenschutz- und Altlastenbehörde vorzulegen.

Bestellung einer Fachkraft für Bodenkundliche Baubegleitung.

24. Die Einhaltung der Nebenbestimmungen Ziffer 17 bis 22 sowie die Umsetzung der Vorgaben des Bodenschutzkonzepts (Ziffer 23) sind von einer Fachkraft für Bodenkundliche Baubegleitung mit vertieften Kenntnissen im vorsorgenden Bodenschutz zu überwachen. Diese Fachkraft ist vom Vorhabenträger zu bestellen und mit der entsprechenden Weisungsbefugnis gegenüber den bauausführenden Auftragnehmern auszustatten. Diese Fachkraft ist, mit den Nachweisen ihres bodenkundlichen Sachverständnisses (bodenkundliche Fachausbildung und Erfahrungen in Bodenkundlicher Baubegleitung), der unteren Bodenschutz- und Altlastenbehörde des betroffenen Landkreises sowie der höheren Bodenschutz- und Altlastenbehörde des Regierungspräsidiums Stuttgart zu benennen.

Öffentliche Sicherheit

25. Sofern bei den Baumaßnahmen in Betrieb befindliche Teile des Straßennetzes oder die umliegende Bebauung hinsichtlich der Verkehrsführung, der Zugänglichkeit und der Funktionsfähigkeit von Sicherheitseinrichtungen beeinflusst werden, so müssen entsprechende Maßnahmen mit den betroffenen Kommunen und der für den Brandschutz zuständigen Dienststelle

(Kreisbrandmeister) rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen abgestimmt werden. Der Einsatz der Feuerwehren und Rettungsdienste muss jederzeit möglich und sichergestellt sein.

Verkehr

26. Sperrungen der durch das Vorhaben betroffenen Straße sind mit der zuständigen Straßenbehörde abzustimmen.
27. Damit eine ordnungsgemäße Ersatzroutenplanung/Ersatzverkehrseinrichtung durch betroffene Verkehrsunternehmen stattfinden kann, sind diese zeitgleich zu den zuständigen Straßenbehörden über eventuelle (Voll-)Sperrungen zu unterrichten.
28. Vor dem Baubeginn im Bereich der Bahnstrecke ist ein vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannter Gutachter zur Beurteilung der Standsicherheit der unmittelbar neben der Eisenbahnstrecke geplanten Böschung hinzuzuziehen, um den Einfluss der Eisenbahnlasten darauf, sowie die Standsicherheit der Bahnanlagen (Bahndämme- und Einschnitte, Gleisanlagen usw.) zu überprüfen und sicherzustellen, dass die für Arbeiten im Bereich der Eisenbahndrucklasten (Lastabtragungsbereich) erforderlichen statische Nachweisführung durchgeführt werden (falls Arbeiten nach der Beurteilung des Gutachters in einem solchen Bereich durchgeführt werden).
29. Die Ergebnisse der Überprüfung nach Ziffer 28 sind der DB Netz AG vor Bauausführung (in dem nach Ziffer 28 betroffenen Bereich) vorzulegen.

V. Zusagen

Die Antragstellerin hat folgende Zusagen verbindlich abgegeben:

Immissionsschutz

1. Staubausträge im Rahmen des Baus werden durch geeignete Maßnahmen verhindert.

Landwirtschaft

2. Ernteauffälle, die durch die Baumaßnahme verursacht werden, werden entschädigt.
3. Nach Abschluss der Baumaßnahme werden die Flächen in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzt.
4. Die Lage des Steinriegels auf Flurstück 3858 ist flexibel und wird wie vorgeschlagen an den Rand verlegt. Ein gemeinsamer Vor-Ort-Termin mit dem Flurstückseigentümer zur exakten Festlegung des Steinriegels wird zugesagt.

Wasserwirtschaft

5. Die Ausleitung des RRB 1 am südöstlichen Rand des Naturdenkmals wird baulich so ausgeführt, dass sie offen endet.
6. Werden bei den Straßenbauarbeiten Quell- oder Schichtwasseraustritte erschlossen, werden diese nicht den Behandlungsanlagen sondern dem Röttinger Bach wieder zugeleitet.

Bodenschutz, Altlastenschutz

7. Eine Untersuchung von Bodenmaterial auf Schadstoffe wird zugesagt.
8. Werden bei der Planung oder Ausführung des Vorhabens Abfallablagerungen, Bodenbelastungen, umweltgefährdende Stoffe oder Altlasten aufgefunden, wird umgehend das Landratsamt Ostalbkreis informiert.

9. Während der Bauausführung werden alle erforderlichen Maßnahmen getroffen, um eine Verunreinigung des Untergrundes oder des Grundwassers zu vermeiden.
10. Sofern bei der Baumaßnahme teerhaltiger Straßenaufbruch anfällt wird dieser getrennt gehalten und ordnungsgemäß entsorgt. Der Leitfaden zum Umgang mit und zur Entsorgung von teerhaltigem Straßenaufbruch wird beachtet. Erfolgt der Ausbau von teerhaltigen Schichten mit Fräsen, so werden aus Gründen des Immissions- und Arbeitsschutzes auch Maßnahmen zur Staubminimierung (Wasserbedüsung, Absaugung) vorgesehen.

Verkehr

11. Im Rahmen der Ausführungsplanung wird die geplante Mittelinsel mit Querungshilfe auf Höhe der Bushaltestelle (Höhe Zufahrt Lauchheim-Gromberg) auf 6,00m verlängert.
12. Im Rahmen der Ausführungsplanung wird die auf Höhe Lauchheim-Gromberg südlich gelegene Bushaltestelle mit Kassler Sonderborde ausgestattet.
13. Bei Eingriffen in das landwirtschaftliche Wegenetz wird darauf geachtet werden, die Wege wieder ordnungsgemäß herzustellen bzw. bei dauerhaften Eingriffen einen Ersatz auszuweisen. Sollten beim Ausbau Drainagen oder Gräben unterbrochen werden, werden diese wieder ordnungsgemäß angeschlossen.
14. Die RABS (Richtlinien für den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge) werden eingehalten.
15. Die Anpflanzungen entlang der Bahnanlagen werden so gestaltet, dass ein Überhang nach § 910 BGB vermieden wird und die Vorgaben des Nachbarschaftsrecht eingehalten werden. Die Abstände der Pflanzorte werden so gewählt, dass der Abstand zur Grenze gleich der Endwuchshöhe der Bäume und Sträucher entspricht. Die Pflanzung wird zu keinem Zeitpunkt die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs gefährden.

16. Bei Planungen und Baumaßnahmen im Vorhabengebiet die sich im Umfeld der Bahnlinie befinden, wird die DB AG frühzeitig im Rahmen der Ausführungsplanung beteiligt.

Leitungsträger und Versorgungsunternehmen

17. Die Deutsche Telekom GmbH wird rechtzeitig beteiligt, damit diese ihre Planung bzw. Ausschreibungsunterlagen rechtzeitig anpassen kann. Ihr werden daher mindestens 6 Monate vor der Ausschreibung die endgültigen Ausbaupläne zugesendet und die Ausschreibungs- und Ausführungstermine mitgeteilt.

Private Rechte, insbesondere Eigentum

18. Ein Fahr- und Wegerecht über den gemeinsamen Geh- und Radweg wird der Fischzucht W zugesagt. Eine Vereinbarung wird nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens geschlossen.
19. Die dauerhafte Inanspruchnahme des Flurstücks Nr. 3293 in Höhe von 280m² zur Verlegung einer Regenwasserleitung mit dem Nenndurchmesser von DN 300 wird mit einer Grunddienstbarkeit abgesichert. Ein Erwerb des Flurstücks findet nicht statt. Eine entsprechende Vereinbarung wird nach dem Planfeststellungsverfahren geschlossen.
20. Die Frischwassereinspeisung der Fischzucht W wird gewährleistet.
21. Dem Betriebsgebäude auf dem Flurstück Nr. 3293 wird für das gegenständliche Vorhaben Bestandschutz zugesichert.
22. Die Zufahrt zu dem Flurstück Nr. 3293 kann während der Bauzeit jederzeit erfolgen.
23. Während der Bauphase wird kein verschmutztes oder verunreinigtes Wasser in die Teiche der Fischzucht W abfließen.
24. Falls über den Umlaufgraben verschmutztes Oberflächenwasser umgeleitet wird, erfolgt dies in enger Abstimmung mit den Teichbewirtschaftern der Fischzucht W.

25. Zur Abstimmung mit der bauausführenden Firma erhält die Fischzucht W die Kontaktdaten des verantwortlichen Bauleiters/Bauingenieurs.
26. Ein Vor-Ort Termin vor Baubeginn wegen der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen auf den Flurstücken 1028/1 und 3969 wird dem Einwender 06 zugesagt.
27. Es wird zugesagt, dass die Straßenbauverwaltung rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten Kontakt zu dem Einwender 07 aufnimmt, damit der Humus verlagert werden kann.

VI. Widmung und Einziehung von Straßen und Nebenanlagen

1. FStrG

Soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG gilt, werden

1. die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe einge-
zogen, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird,
2. die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile mit der Maßgabe zur
Bundesstraße gewidmet, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirk-
sam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Ver-
kehrsübergabe vorliegen.

2. StrG

Soweit nicht § 5 Abs. 7 StrG gilt, werden

1. die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe einge-
zogen, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird,
2. die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile zu den jeweils dort
vorgesehenen Straßenklassen mit der Maßgabe gewidmet, dass die Wid-
mung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraus-
setzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen.

3. Regelungen

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Regelungsverzeichnis und dem entsprechenden Lageplan (Unterlage 11a und Unterlagen 5.1b, 5.2a, 5.3). Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

VII. Zurückweisung von Einwendungen

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die Bedenken und Hinweise der weiteren Beteiligten werden, soweit sie nicht ausdrücklich zurückgenommen oder gegenstandslos geworden sind oder ihnen durch Zusagen oder durch diese Entscheidung entsprochen wird, zurückgewiesen.

VIII. Kostenentscheidung

Die Antragstellerin trägt die Kosten des Planfeststellungsverfahrens. Die den Einwendern und Trägern öffentlicher Belange entstandenen Kosten sind nicht erstattungsfähig. Diese Entscheidung ergeht gebührenfrei.

B. Begründung

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat in Ausübung seines Planfeststellungsermessens beschlossen, die vorliegenden Planunterlagen mit den genannten Nebenbestimmungen, Zusagen und Planänderungen bzw. -ergänzungen festzustellen. Das Vorhaben ist im Hinblick auf die Zielsetzungen des Bundesfernstraßengesetzes gerechtfertigt und steht im Einklang mit den gesetzlichen Planungsleitsätzen. Nachdem das Regierungspräsidium sämtliche öffentlichen und privaten Belange sorgfältig gegen- und untereinander abgewogen hat, ist es zu der Auffassung gelangt, dass das von der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung -, vertreten durch die Abteilung Straßenwesen und Verkehr des Regierungspräsidiums Stuttgart geplante Vorhaben verwirklicht werden soll.

I. Beschreibung des Vorhabens

Der vorliegende Antrag umfasst den 3-streifigen Ausbau der Bundesstraße 29 auf einer Länge von ca. 2,8 km zwischen dem Bauende der Ortsumgehung Lauchheim und der 3-streifig ausgebauten Gefällestrecke vor dem Ortseingang von Bopfingen-Aufhausen (Aufhauser Steige). Der überwiegende Streckenbereich befindet sich innerhalb der Gemarkung Lauchheim (ca. 2,1km). In der Nähe des Bauendes verläuft die Trasse auf ca. 0,7 km Länge innerhalb der Gemarkung Bopfingen.

Die Bundesstraße 29 verbindet die baden-württembergische Landeshauptstadt Stuttgart über Schwäbisch Gmünd und Aalen mit Nördlingen (Freistaat Bayern, Landkreis Donau-Ries) und der Bundesstraße 25. Durch den Anschluss an die BAB 7 bei Aalen-Westhausen ist die Verbindung auch von überregionaler Bedeutung für den grenznahen, bayerischen Einzugsbereich.

Die insgesamt ca. 2,8 km lange Baustrecke beginnt ca. 500 m östlich der Anschlussstelle Lauchheim-Ost (Bauende der Ortsumgehung Lauchheim) und hält sich weitestgehend eng an den derzeitigen Verlauf der Straße. Die Streckencharakteristik wird dabei durch die bestehende Trassierung der B29 vorgegeben. Da auf der gesamten

Strecke zwischen Aalen und Nördlingen nur wenige Überholmöglichkeiten zur Entflechtung des Verkehrs gegeben sind und um die Lücke zum bereits 3-streifig ausgebauten Abschnitt vor Bopfingen-Aufhausen zu schließen, sind auf einer Länge von 2,3 km Überholfahrstreifen vorgesehen. Im Bereich des Knotenpunktes „Röttinger Höhe“ werden die Zusatzfahrstreifen über die Kreuzung geführt und erst in den Gefällestrecken eingezogen.

Bestandteil der Planung ist auch, eine Netzergänzung für den Alltagsradverkehr auf Basis der Radwegenetzplanung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg (VM) durchzuführen. Der alltägliche Radverkehr verläuft derzeit von Lauchheim aus auf Wirtschaftswegen südlich der Bahnlinie bis zur „Röttinger Höhe“. Dort trifft der Verlauf auf den öffentlichen Weg zum Holzsubmissionsplatz. Der Streckenverlauf verläuft anschließend weiterhin südlich der Bahntrasse auf öffentlichen Wegen bis zum Bahnübergang. Künftig erfolgt die Radwegführung vom Knotenpunkt Lauchheim-Ost bis ca. km 0+620 parallel zur B29 auf vorhandenen Wirtschaftswegen. Im weiteren Verlauf wird der Radweg an den nördlichen Fahrbahnrand der B29 herangeführt und begleitet diese bis zum Knotenpunkt „Röttinger Höhe“. Dabei wird er durch einen Hochbord und einen breiten Trennstreifen von der B29 getrennt. Der nördliche Rand des Radweges wird in diesem Bereich durch ein Stützbauwerk begrenzt.

Baulastträger des Vorhabens ist die Bundesrepublik Deutschland als Straßenbaulastträger der Bundesstraßen.

Die zu erwartenden Beeinträchtigungen in Natur und Landschaft werden soweit wie möglich vermieden bzw. geringgehalten. Dazu sind verschiedene Vermeidungs- bzw. Minimierungsmaßnahmen vorgesehen. Für unvermeidbare und nicht weiter minimierbare erhebliche Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes sind Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Für weitere Details wird auf die einschlägigen Planungsunterlagen sowie die Ausführungen dieses Beschlusses verwiesen

Nähere Einzelheiten der Planung sind dem Erläuterungsbericht (Unterlage 1b) und den übrigen Planunterlagen zu entnehmen.

II. Zuständigkeit und Verfahren

Die verfahrensrechtlichen Voraussetzungen für die Planfeststellung sind erfüllt.

1. Zuständigkeit

Das Regierungspräsidium Stuttgart ist nach § 17b Abs. 1 Nr. 2 S. 1 FStrG i.V.m. § 4 Abs. 1 der Verordnung der Landesregierung und des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über Zuständigkeiten nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (FStrGZuVO) vom 29. August 1988 die für dieses Straßenausbauvorhaben zuständige Planfeststellungsbehörde. Aus § 2 Abs. 1 S. 1 Nr. 4 und § 2 Abs. 2 des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes (FStrBAG) ergibt sich nichts anderes, da es sich bei dem Vorhaben um eine Bundesstraße und nicht um eine Bundesautobahn handelt. Eine Zuständigkeitsübertragung auf das Fernstraßen-Bundesamt im Sinne von § 2 Abs. 3 FStrBAG hat nicht stattgefunden.

2. Verfahren

Die Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung -, vertreten durch die Abteilung Straßenwesen und Verkehr des Regierungspräsidiums Stuttgart beantragte mit Schreiben vom 13.03.2018 die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau der B29 zwischen Lauchheim und Bopfingen – Aufhausen.

Das Regierungspräsidium Stuttgart, vertreten durch Referat 24 der Abteilung 2, leitete daraufhin am 16.03.2018 das Anhörungsverfahren ein.

Zeit und Ort der Planauslage wurden am 23.03.2018 (Bopfingen), 22.03.2018 (Lauchheim) und 22.03.2018 (Westhausen) ortsüblich bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurde auch auf das Ende der Einwendungsfrist gemäß § 73 Abs. 4 LVwVfG hingewiesen. Die Planunterlagen lagen gemäß § 73 Abs. 3 LVwVfG in der Zeit vom 09.04.2018 bis 08.05.2018 zur Einsicht aus. Die betroffenen Kommunen, die anerkannten Naturschutzverbände sowie die weiteren Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 05.04.2018 um Stellungnahme gebeten.

Im Rahmen des Verfahrens kam es zu zwei Planänderungen. Die erste Planänderung umfasste die Verlängerung der Ausleitung des Regenrückhaltebeckens 1 (RRB 1), die Verlegung der bestehenden Gasleitung, die Ergänzung der Lagerflächen und den Wegfall der Kompensationsmaßnahme 22 E und Ersetzung durch die neuen Kompensationsmaßnahmen 22.1 E und 22.2 E. Die hinsichtlich der Überarbeitung der Pläne gemäß § 73 Abs. 8 S. 1 LVwVfG erforderlichen Einzelanhörungen erfolgten ab dem 24.02.2021.

Gegenstand der zweiten Planänderung war ein Flächentausch. Im Rahmen der 1. Planänderung wurde die Planung dahingehend geändert, dass das Flurstück Nr. 2617 auf Gemarkung Lauchheim während der Baumaßnahme als Erdlagerfläche in Anspruch genommen werden sollte. Im Zuge des Anhörungsverfahrens hat sich jedoch herausgestellt, dass das Flurstück nicht als Erdlagerfläche genutzt werden kann. Stattdessen soll nun das Flurstück Nr. 3278 auf Gemarkung Lauchheim als Erdlagerfläche in Anspruch genommen werden. Die hinsichtlich der Überarbeitung der Pläne gemäß § 73 Abs. 8 S. 1 LVwVfG erforderlichen Einzelanhörungen erfolgten ab dem 29.06.2021.

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat sich als zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde aufgrund der anhaltend hohen COVID-19-Infektionszahlen und der besonders ansteckenden Omikron-Variante dazu entschieden, anstelle eines Erörterungstermins eine Online-Konsultation gemäß § 1 Nr. 17, § 5 PlanSiG, § 17a FStrG durchzuführen und die rechtzeitig gegen den Plan erhobenen Einwendungen, die rechtzeitig abgegebenen Stellungnahmen der anerkannten Vereinigungen und Äußerungen sowie die Stellungnahmen der Behörden zum Plan mit der Verfahrensträgerin, den Behörden, den Betroffenen sowie denjenigen, die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben haben, in dieser Online-Konsultation zu behandeln.

Die Durchführung der Online-Konsultation wurde in den nunmehr noch betroffenen Gemeinden am 11.03.2022 (Bopfingen) und am 10.03.2022 (Lauchheim) ortsüblich

bekanntgemacht und am 09.03.2022 auf der Webseite des Regierungspräsidiums Stuttgart veröffentlicht.

Die Behörden, der Träger des Vorhabens und diejenigen, die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben haben, wurden entsprechend § 73 Abs. 6 S. 3 LVwVfG, 5 Abs. 3 PlanSiG am 09.03.2022 über die Durchführung einer Onlinekonsultation unterrichtet. Dabei wurde den zur Teilnahme Berechtigten die Erwiderungen der Vorhabenträgerin auf ihre jeweiligen Einwendungen übermittelt. Ferner wurde ihnen die sonst im Erörterungstermin zu behandelnden Informationen (alle Erwiderungen der Vorhabenträgerin) durch einen passwortgeschützten Zugriffslink in der BITBW-Cloud zugänglich gemacht. Die am Verfahren Beteiligten und die Einwender hatten die Gelegenheit, sich zu der Erwiderung der Vorhabenträgerin bis einschließlich Freitag, den 08.04.2022 zu äußern (§ 5 Abs. 4 PlanSiG). Die Vorhabenträgerin hat auf die eingegangenen Äußerungen eine Stellungnahme abgegeben und im weiteren Verfahren Unterlagen zur Berechnung und Berücksichtigung von THG-Emissionen, die mit dem Verfahren verbunden sind, vorgelegt. Die vortragenden Umweltverbände hatten die Möglichkeit dazu eine Stellungnahme abzugeben.

2.1 Einwände

Der NABU hat in seiner Gesamtstellungnahme im Rahmen der Online-Konsultation gefordert, dass das Online-Konsultationsverfahren sofort einzustellen und ein öffentlicher Erörterungstermin durchzuführen sei. Die Aufhebung der Coronamaßnahmen würde einen Erörterungstermin inzwischen wieder zulassen. Diese Forderung wird zurückgewiesen. Ein Abbruch der Online-Konsultation war aus rechtlichen und sachlichen Gründen nicht geboten. Die Durchführung einer Online-Konsultation war rechtlich zulässig (s.o. B. II. 2). Ein Abbruch einer Online-Konsultation würde faktisch dem Abbruch eines Erörterungstermins gleichkommen, da dieser durch die Online-Konsultation ersetzt wird. Dafür lagen keine rechtlichen Gründe vor. Auch sachlich war die Durchführung einer Online-Konsultation weiterhin geboten. Zur Verhinderung von Infektionen mit dem COVID-19 Virus in seinen unterschiedlichen Mutationen und zur Eindämmung der Pandemie war es mit Blick auf die hohen Inzidenzzahlen geboten,

auf eine Präsenzveranstaltung zu verzichten. Mit Schreiben vom 03.03.2022 wurde die Bekanntmachung der Online-Konsultation veranlasst. Zu diesem Zeitpunkt lag die 7-Tage-Inzidenz im Ostalbkreis laut RKI bei 1.872,1. Die Entscheidung, eine Online-Konsultation anstelle eines Erörterungstermins durchzuführen, wurde allerdings schon vorher getroffen, da insbesondere die Organisation eines Erörterungstermins teils mehrere Wochen in Anspruch nehmen kann. Für die Entscheidung spielte es eine wesentliche Rolle, dass die 7-Tage-Inzidenz im Ostalbkreis spätestens seit Mitte Januar 2022 stetig anstieg bzw. seit Mitte Februar 2022 auf hohem Niveau verharrte und einen (vorläufigen) Höchststand von 2.219,6 erreichte. Am 10./11.03.2022 wurde die Bekanntmachung der Online-Konsultation ortsüblich veröffentlicht. Damals lag die 7-Tage-Inzidenz im Ostalbkreis bei mehr als 2.100. Bis Ende März 2022 schwankte sie auf hohem Niveau zwischen 1.758,2 und 2.435,3. Erst mit dem Ende der Online-Konsultation am 08.04.2022 sank sie auf immerhin noch 1.167,1.

Soweit eine rechtzeitig vor Baubeginn zu erfolgende dauerhafte öffentliche Zugänglichkeit und Einsichtnahmemöglichkeit in die Karten- und Maßnahmendarstellung für die vor Ort lebende Bevölkerung gefordert wurde, ist auf die Bekanntmachung und Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses und der festgestellten Planunterlagen in den Gemeinden zu verweisen. Gesetzliche Auskunftsansprüche bleiben davon unberührt. Weitergehende Regelungen waren in diesem Beschluss daher nicht festzusetzen.

3. Umweltverträglichkeitsprüfung

Das Vorhaben fällt unter Ziffer 14.6 der Anlage 1 zum UVPG. Danach ist für den vorliegenden Fall des Baus einer sonstigen Bundesstraße eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls, ob zur Genehmigung des Vorhabens eine UVP durchzuführen ist, gemäß §§ 9, 7 UVPG vorgesehen. Die allgemeine Vorprüfung wird als überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 zum UVPG aufgeführten Kriterien durchgeführt. Die UVP-Pflicht besteht, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären. Die allgemeine Vorprüfung

des Einzelfalls aufgrund von § 9 Abs. 3 Nr. 2 i.V.m. Ziff. 14.6 der Anlage 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) hat ergeben, dass unter Berücksichtigung der in Anlage 3 des UVPG aufgeführten Kriterien durch das geplante Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG zu erwarten sind.

Wesentliche Gründe für das Nichtbestehen der UVP-Pflicht sind unter anderem, dass die Bestandstrasse weitestgehend beibehalten wird, so dass Eingriffe in Landschaft und Natur geringgehalten werden. Außerdem betrifft der Eingriff am Rand des Naturschutzgebiets „Gromberger Heide“ und der nahezu lagegleichen Teilfläche des FFH-Gebiets „Härtsfeld“ nur die dort vorhandenen Straßenböschungen in einem zwischen den Schutzgebieten und der B29 liegenden Pufferstreifen. Der Fahrbahnrand verschiebt sich um durchschnittlich 2,25 m in nördliche Richtung, hierbei wird der Pufferstreifen zwar verkleinert, es erfolgt aber keine Flächeninanspruchnahme von FFH-Lebensraumtypen bzw. Beeinträchtigungen von FFH-Arten in dem FFH-Gebiet. Die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets werden somit auch nicht erheblich beeinträchtigt. Signifikante Veränderungen des prognostischen Belastungsbildes durch vorhabeninduzierte Be- und Entlastungseffekte und der zu erwartenden verkehrlichen Streckencharakteristik können nicht abgeleitet werden, so dass eine vorhabenbezogene Veränderung von CO₂-Emissionen des Verkehrs nach der aktuell genutzten Methodik nicht ermittelt werden kann. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände können durch die Planung vermieden werden. Insgesamt können erheblich nachteilige Umweltauswirkungen durch Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen hinreichend ausgeschlossen werden. Die Planfeststellungsbehörde hat daher mit verfahrensleitender Verfügung vom 08.03.2018 gemäß § 5 Abs. 1 S. 1 UVPG festgestellt, dass keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Auf die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung wurde daher verzichtet.

III. Rechtliche Würdigung

Gemäß § 17 Abs. 1 Nr. 1 FStrG bedarf das Vorhaben der Antragstellerin der Planfeststellung. Im Rahmen der Abwägung wurden die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange von der Planfeststellungsbehörde geprüft und bewertet. Die eingehende Prüfung kommt zum Ergebnis, dass die für die Planfeststellung des Vorhabens erforderlichen Voraussetzungen erfüllt sind.

1. Planrechtfertigung

Das Vorhaben ist von einer ausreichenden Planrechtfertigung getragen.

1.1 Gesetzliche Planrechtfertigung

Eine gesetzliche Bedarfsfestlegung und damit eine gesetzliche Rechtfertigung der Planung ist vorliegend nicht gegeben, da das Verfahren nicht im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 Abs. 1 S. 2 FStrAbG) enthalten ist. Aus der Tatsache, dass das Vorhaben nicht in dem Bedarfsplan enthalten ist, ergibt sich allerdings nicht, dass es dem Vorhaben an der Planrechtfertigung fehlt, denn § 1 Abs. 2 FStrAbG bestimmt lediglich positiv, dass die Feststellung des Bedarfs für die in den Bedarfsplan aufgenommenen Vorhaben verbindlich ist. Eine bindende negative Feststellung des Inhalts, dass für nicht in den Bedarfsplan aufgenommene Vorhaben kein Bedarf bestehe, ist der Bestimmung hingegen nicht zu entnehmen (BVerwG, Beschl. vom 15. Juli 2005 - 9 VR 39.04 - juris Rn. 4 ff.).

1.2 Inhaltliche Planrechtfertigung

Das planfestgestellte Vorhaben ist aber auch – unabhängig einer gesetzgeberischen Bedarfsfeststellung – aus sachlichen Gründen gerechtfertigt, denn gemessen an den Zielsetzungen des Bundesfernstraßengesetzes erweist sich das Vorhaben insgesamt als vernünftigerweise geboten.

Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in private Rechte verbunden ist. Da Enteignungsbetroffene einen aus Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG folgenden Anspruch auf effektive gerichtliche Prüfung haben, wirft das auf der Stufe der Planrechtfertigung die Frage auf, ob für das konkrete Ausbauvorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also objektiv erforderlich ist, und das Vorhaben öffentlichen Interessen dient, die dem Grunde nach geeignet sind, das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG auszufüllen. Objektiv erforderlich ist ein Vorhaben nicht erst im Sinne seiner Unausweichlichkeit, sondern schon, wenn es vernünftigerweise geboten ist. (vgl. nur BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 - 4 A 1073/04 -, juris, Rn. 182, 184)

Nach § 3 Abs. 1 S. 2 FStrG haben die Träger der Straßenbaulast die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes zu berücksichtigen. Als weiteres Ziel nennt das Fernstraßengesetz die Bildung eines zusammenhängenden Verkehrsnetzes für den weiträumigen Verkehr sowie die Förderung der Verkehrssicherheit (§§ 1 und 4 FStrG).

Das planfestgestellte Vorhaben wird diesen Erfordernissen gerecht. Für den Ausbau der B29 besteht unter Zugrundelegung der allgemeinen Ziele des Fernstraßengesetzes und daran gemessen ein dringendes Bedürfnis. Die mit der Planung verfolgten Zielsetzungen rechtfertigen die Planung, denn die Ausbaustrecke genügt nicht mehr den Anforderungen, die aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs an eine Bundesstraße zu stellen sind. Der Ausbau der Strecke ist geeignet, den durch den gegenwärtigen Zustand hervorgerufenen Unzuträglichkeiten nachhaltig entgegenzuwirken.

Der Ausbau der planfestgestellten Trasse stellt eine wichtige Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur dar. Der vorhandene Zustand genügt schon der heutigen allgemeinen Verkehrsbelastung nicht und wird auch den für das Jahr 2035 prognostizierten Verkehrsmengen nicht gerecht. Dies belegen die Zahlen des Verkehrsmonitorings aus dem Jahr 2015. Das werktägliche Gesamtverkehrsaufkommen betrug gemäß dem Verkehrsmonitoring DTV_w 10.472 Kfz/24h. Der Anteil des Schwerverkehrs lag bei rund 9,1 %, was ca. 949 Kfz/24h entspricht. Für die K3200 liegt der DTV_w bei 1333 Kfz/24h und der Anteil des Schwerlastverkehrs betrug ca. 2,2 % (29 Kfz/24h). Der vorhandene Zustand genügt den prognostizierten Verkehrsmengen nicht. Die allgemeine Zuwachsprognose (Prognosehorizont 2035) sieht für den PKW-Verkehr eine Steigerung von 1,5 %/a vor, beim Schwerlastverkehr wird ein Zuwachs von 2,0 %/a erwartet. Dabei ist zu berücksichtigen, dass durch den dreispurigen Ausbau der B29 kein Verkehr induziert oder aus dem übrigen Verkehrsnetz verlagert wird. Die Prognosewerte für die Verkehrsmengen „mit Ausbau der B29“ entsprechen daher den Verkehrsmengen „ohne Ausbau der B29“ (Planfall „0“ = Planfall „Ausbau“). Unter Zugrundelegung der Zuwachsprognose beträgt die prognostizierte Verkehrsmenge des DTV_w für das Jahr 2035 für die B29 14104 Kfz/24h, wobei der LKW-Anteil 13,5 % (1904 FZ/24h) beträgt. Für die K3200 ergibt sich eine prognostizierte verkehrsmenge des DTV_w für das Jahr 2035 von 1796 Kfz/24h. Der LKW-Anteil beträgt dann 3,3% (60 FZ/24h).

Somit ist davon auszugehen, dass die Verkehrsbelastungen in den nächsten Jahren weiterhin zunehmen werden, was eine Anpassung des derzeit bestehenden Straßenzustandes erforderlich macht.

Das Vorhaben ist auch aus Gründen der Verkehrssicherheit dringend geboten. Bei der derzeitig planfestgestellten Ausbaustrecke handelt es sich um einen kurvenreichen und sehr unfallträchtigen Streckenverlauf, auf dem derzeit keine Überholmöglichkeiten bestehen. Im Abschnitt vom Baubeginn bis zur „Röttinger Höhe“ verzögert zudem langsam fahrender Schwerlastverkehr einen konstanten Verkehrsfluss. In dem Zeitraum zwischen dem Jahr 2004 bis einschließlich September 2015 ereigneten sich auf der gesamten Strecke 140 Unfälle. Dabei wurden 3 Personen getötet, 16 schwer verletzt und 50 Personen leicht verletzt (vgl. Unterlage 1b, Tabelle 2.4). Die Unfälle ereignen

sich hauptsächlich im Längsverkehr und beim Abbiegen. Die bestehende Straße entspricht in der Lage und dem Höhenverlauf zudem nicht mehr den Anforderungen der RAL. Durch das geplante Vorhaben wird die derzeitige bauliche Situation deutlich entschärft und die Anforderungen der RAL werden wieder eingehalten. Im Bereich der Einmündung der K3200 – „Röttinger Höhe“ – werden aufgrund des geringen Kuppenhalbmessers die erforderlichen Sichtweiten unterschritten. Dies stellt sich vor allem für Linksabbieger aus Richtung Röttingen als Gefahrenschwerpunkt dar. Zudem liegt am Knotenpunkt „Röttinger Höhe“ auf der südlichen Seite der B29 ein Hauptwirtschaftsweg, der als Zufahrt zu dem weiter südlich gelegenen und überregional bedeutsamen Holzsubmissionsplatz dient. Aufgrund der dort stattfindenden Auktionen wird der Anschluss an die B29 jährlich mit ca. 1200 bis 1300 Schwerlastfahrten befahren. Dabei stellen vor allem die Linksabbiegevorgänge dieser langsam fahrenden LKW auf die B29 ein Sicherheitsrisiko dar. Die in diesem Beschluss planfestgestellte Strecken- und Verkehrscharakteristik der Bundesstraße stellt sicher, dass eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung mit guter Qualität und hoher Verkehrssicherheit gewährleistet wird. Durch die geplante 3-spurige Verkehrsführung (durch den Zusatzfahrstreifen wird gerade auch in diesem Bereich die Gefahr beim Überholvorgang verringert) wird das Unfallrisiko gesenkt.

Auch für Fußgänger, Radfahrer und Fahrgäste des ÖPNV wird die bauliche Situation verbessert, denn in der derzeitigen baulichen Situation gibt es keine sichere Querungsmöglichkeit für sie. Durch den Ausbau werden zwei Querungsmöglichkeiten geschaffen, die eine geschützte Querung ermöglichen. Im Bereich des nicht signalisierten Knotenpunktes Lauchheim-Ost erfolgt dies durch Einbau einer Mittelinsel in den Sperrflächenbereich unmittelbar vor bzw. nach den bestehenden Bushaltestellen. Dadurch wird auch für ÖPNV-Nutzer eine sichere Querungsmöglichkeit geschaffen. Am Knotenpunkt „Röttinger Höhe“ ist eine durch die Lichtsignalanlage geschützte Querung über die Mittelinsel geplant.

1.3 Einwendungen gegen die Planrechtfertigung

Durch den privaten Naturschutz wurde vorgetragen, dass im BVWP der Ausbau der B29 n Röttingen – Nördlingen als vordringlicher Bedarf eingestellt ist. Ab 2025 solle, laut Aussage des Verkehrsministeriums auf der Landesverkehrskonferenz am 20. März 2018 und in der Prioritätenliste vorgestellt, die Planungen und die Planfeststellung für die Umgehungen Bopfingen und Aufhausen bis zur Röttinger Höhe angegangen werden. Somit würde der dreispurige Ausbau der B29 im Bereich Aufhausen-Röttinger Höhe eine doppelte Planung bedeuten. Das jetzige Planfeststellungsverfahren sei sofort (ganz oder teilweise) einzustellen. Egal welche Linienfindung letztendlich stattfinden würde, sei der Endpunkt der Planungen der B29 n zwischen Nördlingen und Röttinger Höhe immer im Bereich der Röttinger Höhe und somit ein direkter Anschluss an den dreispurigen Ausbau Lauchheim-Röttinger Höhe gewährleistet. Die Einstellung der Planungen Aufhausen- Röttinger Höhe und der damit verbundene nicht nötige Ausbau auf drei Spuren hätte den Vorteil, dass wertvolle und hoch geschützte Pflanzen weiterhin geschützt wären und erhebliche Steuergelder eingespart würden. Dem ist entgegenzutreten. Die angesprochene B29n aus dem BVWP befindet sich derzeit im Linienbestimmungsverfahren. Der Ausbau der B29 zwischen Lauchheim und Aufhausen und insbesondere die damit an der „Röttinger Höhe“ verbundene Kuppenabflachung sowie die aus dem Vorhaben resultierende Verbesserung der Verkehrssicherheit führen dazu, dass der mit diesem Vorhaben verbundene Ausbau nicht im Widerspruch zu der im BVWP geplanten Maßnahme steht. Der hier verfolgte Ausbau ist dringend erforderlich um sichere und leistungsfähige Verkehrsverhältnisse zu schaffen. Für die Planung der B29n ergibt sich vielmehr die Möglichkeit der Integration, denn der Ausbau der B29 zwischen Lauchheim und Bopfingen-Aufhausen wird im Linienbestimmungsverfahren der B29n berücksichtigt und findet somit Eingang in diese Planungen. Zudem ist eine zeitnahe Verwirklichung der geplanten B29n noch nicht absehbar. Dies gilt auch in Anbetracht des Vortrags dahingehend, dass es sich bei dem hiesigen Verfahren dann um eine Verschwendung von Steuergeldern handeln würde, weil bei der Verwirklichung der B29n dann ein Rückbau der dreispurigen B29 zwischen Aufhausen und Röttinger Höhe erfolgen müsse. Dieser Rückbau wäre schon nicht zwingend. Darüber hinaus obliegt es nicht der Planfeststellungsbehörde grundsätzlich über die Mittelzuweisung der Bundesstraßenbauverwaltung zu entscheiden.

Sie hat im Rahmen der Zulassungsentscheidung vielmehr die öffentlichen Belange hinsichtlich der sparsamen und wirtschaftlichen Verwendung von Steuergeldern in der Abwägung zu berücksichtigen. Dies ist geschehen, die für das Vorhaben sprechenden Gesichtspunkte sind mit den entstehenden Kosten vereinbar. Der Genehmigungsentwurf wurde zudem durch den Bund gebilligt. Somit wurde eine Entscheidung unter Kenntnis der - derzeit nach Prognose der Planfeststellungsbehörde nicht in absehbarer Zeit erfolgenden - Realisierung einer B29n getroffen.

2. Dimensionierung

Die Planfeststellungsbehörde hält die in den Planunterlagen festgelegte Dimensionierung des Vorhabens für angemessen. Im Hinblick auf ihre Funktion (u.a. Kriechspur) ist der Umfang Ausbaustrecke nach Abwägung aller Belange angemessen und erreicht eine deutliche Verbesserung des Verkehrsflusses sowie eine Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Der planfestgestellte Querschnitt ist in Anbetracht der prognostizierten Verkehrsbelastung sachlich gerechtfertigt. Bei der B29 handelt es sich nach der Streckencharakteristik und der Verkehrsbedeutung um eine überregionale Straßenverbindung, die im gegenständlichen Abschnitt außerhalb bebauter Gebiete verläuft. Sie ist nach den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)“ innerhalb der Kategoriegruppe Landstraßen in die Verbindungsfunktionsstufe (VFS) LS II einzustufen. Aus der Straßenkategorie LS II ergibt sich nach den „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)“ die anzuwendende Entwurfsklasse, hier die Entwurfsklasse EKL 2. In EKL 2 sind zweistreifige Straßen mit dem Regelquerschnitt RQ 11,5+ auszubauen. Dabei werden abschnittsweise Überholfahrstreifen für die eine und die andere Richtung angelegt. Auch der übrige Umfang des Vorhabens ist angemessen dimensioniert. Auch mit Bezug auf die geplanten Rad- und Gehwege hat die Vorhabenträgerin ihr Planungsermessen sachgerecht und nachvollziehbar ausgeübt. Die Erweiterung der Radwegverbindung zwischen Lauchheim und der „Röttinger Höhe“ soll das Radwegnetz „Alltag“ ergänzen und durch eine direkte Führung entlang der B 29 eine schnellere und steigungsärmere Verbindung schaffen, die auch im Winter nutzbar bleibt. Die Wege sind erforderlich um einen sicheren und leistungsfähigen Rad- und Fußgängerverkehr zu ermöglichen.

3. Alternativen und Optimierungsvarianten

Die Planfeststellungsbehörde hat geprüft, ob es im Vergleich zum planfestgestellten Vorhaben eine bessere Lösung für die zu bewältigende Aufgabe gibt oder ob eine genauso geeignete Variante möglich wäre und diese Lösung in geringerem Maße entgegenstehende öffentliche oder private Interessen beeinträchtigen würde. Dies ist nicht der Fall. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass das jetzt planfestgestellte Vorhaben gemessen an den Planungszielen die insgesamt beste Lösung ist. Die Antragstellerin hat die vorzugswürdigste Alternative zum Erreichen ihrer Planungsziele gewählt.

Den Antragstellern steht hierbei grundsätzlich ein gewisser planerischer Gestaltungsspielraum zu. Die Grenzen dieser planerischen Gestaltungsfreiheit sind erst dann überschritten, wenn eine andere Linienführung eindeutig besser geeignet wäre. Dies ist nicht schon der Fall, wenn eine verworfene Variante ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre, sondern erst dann, wenn sich eine andere als die gewählte Variante unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange - öffentliche und private - insgesamt als schonendere Variante darstellen würde und sich diese Lösung somit regelrecht hätte aufdrängen müssen. Die Auswahl der hiesigen Antragstrasse erfolgte nach nachvollziehbaren, objektiven Kriterien.

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Prüfung der vorgelegten und sonstigen in das Verfahren eingebrachten Varianten in Ausübung ihres Planfeststellungsermessens zum selben Ergebnis wie die Antragstellerin. Varianten, die sich gegenüber der beantragten Planung so aufdrängen, dass sie die vorliegende Planung als Fehlplanung erscheinen ließen, sind nicht ersichtlich.

3.1 Orientierung am Bestand

Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und infolge der verschiedenen Zwangspunkte orientiert sich die Planung sehr eng an der bestehenden Trasse. Die Variantenuntersuchung konzentrierte sich daher vornehmlich auf den Bereich des Knotenpunktes "Röttinger Höhe".

3.2 Nullvariante

Die Antragstellerin hat die Nullvariante als nicht ernsthaft weiter zu untersuchende Variante eingestuft. Bei der Nullvariante handelt es sich um eine Beibehaltung des Status quo. Die Nullvariante ist die kostengünstigste Variante und mit der Beibehaltung des Status quo kommt es zu keinem baubedingten THG-Emissionen oder einer betriebsbedingten Erhöhung der THG-Emissionen. Im Status quo befindet sich die Straße allerdings in einem Zustand, indem sie nicht dem gültigen Regelwerk entspricht.

3.3 Variante 1

Bei der Variante 1 wird der Knotenpunkt an der Röttinger Höhe als Kreuzung ausgeführt. Bei einer Knotenpunktsgeschwindigkeit $v_k = 70$ km/h beträgt der minimale Kuppenhalbmesser 3500 m. Somit werden die Mindestsichtweiten erreicht. Aufgrund der Tatsache, dass die K3200 aus Richtung Röttingen in der Kurveninnenseite der B29 liegt, sind relativ große Sichtbermen an der Bundesstraße erforderlich. Der Zusatzfahrstreifen aus Richtung Lauchheim beginnt bei dieser Variante bei Bau-Kilometer 0+420 am Ende der Ausbaustrecke im Zuge der Ortsumgehung Lauchheim und endet vor dem Knotenpunkt. Mit einer Länge von 510 m liegt der Zusatzfahrstreifen dabei unter der nach RAL 2012 geforderten Mindestlänge von 600 m (vgl. RAL 2012 Abs. 4.5.3.2). Diese Verkürzung ist erforderlich, da der Überholfahrstreifen ansonsten im Knotenpunkt enden würde. Linksseitig stellt der bereits ausgebaute, ca. 2 m tiefer liegende Wirtschaftsweg (öFW) den Zwangspunkt dar. Eine Verlegung des Wirtschaftsweges ist aufgrund des angrenzenden Biotops nicht durchführbar. Auf der rechten Seite befindet sich die Trasse im gleisnahen Bereich der Bahnlinie Goldshöfe (Aalen) – Nördlingen (Donauwörth).

3.4 Variante 1a

Diese Variante ist bis auf zwei Punkte deckungsgleich mit Variante 1. Der Kuppenhalbmesser beträgt in dieser Variante 4000 m. Dadurch wird eine Verbesserung der Sichtweiten erreicht. Der 3-spurige Ausbau beginnt in dieser Variante bereits ab Baubeginn. Der Zusatzfahrstreifen endet vor dem Knotenpunkt und erreicht dadurch eine maximale Länge von 830 m.

3.5 Variante 2

Bei dieser Variante ist die Trassierung der B29 im Lageplan identisch mit Variante 1, jedoch wird ein größerer Kuppenhalbmesser verwendet. Der Knotenpunkt wird als Einmündung ausgebaut. Der Zusatzfahrstreifen aus Richtung Lauchheim beginnt bei Baukilometer 0+420 am Ende der Ausbaustrecke im Zuge der Ortsumgehung Lauchheim und endet vor dem Knotenpunkt. Mit einer Länge von 550 m liegt er wie bei Variante 1 knapp unter der geforderten Mindestlänge von 600 m. Der Anschluss der K3200 erfolgt teilplanfrei über ein Brückenbauwerk. Durch das Brückenbauwerk wird bei einer Querung der B29 durch von Fußgänger und Radfahrer eine Gefährdung dieser verhindert. Ebenso wird eine Gefährdung der motorisierten Verkehrsteilnehmer durch den querenden land- und forstwirtschaftlichen Verkehr vermieden. Die Fahrbeziehung der Linksabbieger von Aufhausen nach Röttingen, die Linkseinbiegevorgänge aus Richtung Röttingen sowie vom Holzsubmissionsplatz bleiben bei dieser Variante plangleich. Ein durchgehender 3-spuriger Ausbau bis zur Gefällestrecke vor Aufhausen ist wie bei Variante 1 daher nicht realisierbar.

3.6 Variante 3

In Variante 3 erfolgt im Vergleich zu Variante 2 noch eine zusätzliche Rampenverbindung im nordwestlichen Teil des Knotenpunktes. Somit entsteht ein vollkommen planfreier Knotenpunkt zwischen der B29 und der K3200. Dadurch ist ein durchgehender 3-spuriger Ausbau möglich. Die Länge des Zusatzfahrstreifens beträgt 1030 m. Aus Richtung Bopfingen-Aufhausen wird der bestehende Zusatzfahrstreifen verlängert. Die Wechselstelle zwischen den Zusatzfahrstreifen beider Richtungen wird mit einer Sperrfläche von 180 m markiert. Wie bei Variante 2 sind die nördlich und südlich der

B29 liegenden Fußwege über das Brückenbauwerk miteinander verbunden, was eine gefahrlose Querung der B29 für Fußgänger und Radfahrer ermöglicht. Ebenso wird die Gefährdung durch den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr aufgehoben.

3.7 Variante 4

Die Variante 4 weist in ihrer Trassierung im Bereich des Knotenpunktes gegenüber der Variante 3 leichte Modifikationen auf. Der Anschluss der K3200 erfolgt vollkommen planfrei. Die Anbindungen werden hierbei platzsparend über rautenförmig angeordnete Rampen realisiert (sog. holländische Lösung). Der Zusatzfahrstreifen hat in dieser Variante eine Länge von 1030m. Sein Ende befindet sich in einer Gefällestrecke, wodurch gewährleistet wird, dass das Bemessungsfahrzeug die nach RAS-Q 96 geforderte Bemessungsgeschwindigkeit erreicht. Aus Richtung Bopfingen-Aufhausen wird der bestehende Zusatzfahrstreifen verlängert. Die Wechselstelle zwischen den Zusatzfahrstreifen beider Richtungen wird mit einer Sperrfläche von 180 m markiert. Durch die Ein- und Ausfädelungsspuren werden die Geschwindigkeiten der ein- und abbiegenden Fahrzeuge an den fließenden Verkehr angepasst. Die Sicherheit für querende Fußgänger und Radfahrer wird durch diese Lösung gewährleistet. Fußwegverbindungen sind umwegig. Ebenso wird die Gefährdung durch den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr aufgehoben. Der Anschluss des Wirtschaftsweges zum Holzsubmissionsplatzes ist bei Variante 4 verkehrssicher. Im Gegensatz zu Variante 3 wird hier direkt an die Verbindungsrampen angeschlossen.

3.8 Variante 5 (Antragstrasse)

Variante 5 deckt sich in der Lage bis einschließlich Baukilometer 0+900 mit Variante 1 und ab Baukilometer 1+700 mit Variante 4. Wie bei den Varianten 1 und 1a soll der Knotenpunkt als plangleiche Lösung ausgeführt werden. Bei einer plangleichen Einmündung der EKL 2 (B29) mit einer EKL 3 (K3200) wird nach RAL 2012 eine Lichtsignalanlage empfohlen. Die Trasse wird in dieser Variante in einer 3-spurigen Ausführung für beide Richtungen über den Knotenpunkt hinweggeführt. Deshalb wird der Bau einer Lichtsignalanlage notwendig. Im Knotenpunktsbereich werden auf der B29 zu-

sätzlich Linksabbiegespuren angeordnet. Der Verkehr aus Röttingen Richtung Lauchheim erhält eine freie Rechtseinbiegemöglichkeit. Die Bundesstraße muss zur Aufnahme der zusätzlichen Spuren auf einer Länge von ca. 1460 m verbreitert werden. Der Zusatzfahrstreifen aus Richtung Lauchheim beginnt bei Baukilometer 0+420 und erreicht eine Länge von 860 m. Aus Richtung Bopfingen-Aufhausen wird der bestehende Zusatzfahrstreifen über den Knotenpunkt hinweg verlängert. Eine gefahrlose Querung der Fahrbahn durch Fußgänger und Radfahrer, sowie durch den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr aus Röttingen, wird durch die Lichtsignalanlage ermöglicht.

3.9 Variantenabwägung

Die Variantenuntersuchung hat gezeigt, dass bei gesamtsaldierender Betrachtung die Wahl der Variante 5 vorzugswürdig ist. Die antragsgegenständliche Variante stellt eine ausgewogene Lösung für den Ausbau der B29 zwischen Lauchheim und Bopfingen-Aufhausen dar. Die Untersuchungen haben ergeben, dass sich gegenüber dem jetzt planfestgestellten Vorhaben, gemessen an den Planungszielen und -grundsätzen, eine bessere Lösung nicht ersichtlich ist und sich schon gar nicht aufdrängt.

Die anderen untersuchten Varianten stellen sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht als insgesamt vorzugswürdig dar. Die Nullvariante verfehlt insbesondere die Planungsziele (3.9.1). Die Varianten 1 und 1a (3.9.2) und 2 (3.9.4) scheiden vor allem aus verkehrlichen und sicherheitstechnischen Gründen aus. Die Varianten 3 (3.9.5) und 4 (3.9.6) scheiden insbesondere aus Kostengründen aus.

3.9.1 Keine Vorzugswürdigkeit der Nullvariante

In Übereinstimmung mit der Antragstellerin geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass eine sogenannte Nullvariante nicht als ernsthaft weiter zu untersuchende Variante in Betracht kommt. Zwar ist die Nullvariante die kostengünstigste Variante, und mit der Beibehaltung des Status quo kommt es zu keinem bau- und betriebsbedingten (zusätzlichen) Ausstoß von Treibhausgasemissionen, allerdings verfehlt sie

wesentliche Planungsziele. Zu den wesentlichen Planungszielen gehören die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Leichtigkeit des Verkehrs (s.o.). Mit einer Beibehaltung des Ausgangszustands kann keines dieser Ziele erreicht werden. Zudem entspricht die Straße nicht mehr dem gültigen Regelwerk. Auch unter dem Gesichtspunkt der raumstrukturellen Wirkungen bietet die Nullvariante keine Vorteile: Da sich die Verkehrsentwicklung nicht variantenabhängig verändern wird, sind alle Varianten im Hinblick auf raumstrukturelle Wirkungen als gleichwertig zu betrachten. Die Nullvariante ist daher als Variante untauglich. Die Einwendung des privaten Naturschutzes, die eine Untersuchung der Nullvariante gefordert hat, wird daher zurückgewiesen.

3.9.2 Keine Vorzugswürdigkeit der Variante 1

Die Variante 1 ist nicht vorzugswürdig und drängt sich erst recht nicht auf. Unter verkehrlichen Gesichtspunkten wird zwar durch die Anlage der Kriechspur bereits bei dieser Variante eine Verbesserung des Verkehrsflusses erreicht. Auch aus sicherheitstechnischen Gesichtspunkten wird in dieser Variante durch die einhergehende Verbesserung der Sichtfelder der Gefahrenschwerpunkt "Röttinger Höhe" etwas entschärft. Allerdings führt die zu geringe Länge des Zusatzfahrstreifens (die Überholspur erreicht nicht die in der RAL 2012 geforderte Mindestlänge von 600 m) dazu, dass im Bereich des Knotenpunkts ein neuer Gefahrenpunkt geschaffen wird. Es besteht dann nämlich die Gefahr, dass überholende Fahrzeuge mit hoher Geschwindigkeit in den plangleichen Knotenpunkt einfahren könnten. Ein durchgehender 3-spuriger Ausbau ist aufgrund des plangleichen Knotenpunktes nicht möglich. Zudem ist eine gefahrlose Querung der Fahrbahn für Fußgänger und Radfahrer, sowie für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr aus Röttingen, nicht möglich, Somit kann auch das Planungsziel, eine Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erzielen nicht erreicht werden. Die Antragstellerin hat Variante 1 daher zu Recht nicht weiterverfolgt, da sie unter anderem nicht den technischen Mindestanforderungen hinsichtlich des Zusatzfahrstreifens genügt.

3.9.3 Keine Vorzugswürdigkeit der Variante 1a

Auch Variante 1a ist nicht vorzugswürdig und drängt sich erst recht nicht auf. Die Ausführungen decken sich im Wesentlichen mit denen zu Variante 1. Unter verkehrlichen Gesichtspunkten wird wie bei Variante 1 durch die Kriechspur eine Verbesserung des Verkehrsflusses erreicht. Zwar hat der Zusatzfahrstreifen hier eine Länge von 830m und endet wie Variante 1 vor dem Knotenpunkt. Allerdings ist auch hier kein durchgehender 3-spuriger Ausbau möglich. Unter sicherheitstechnischen Gesichtspunkten wird aufgrund der Verbesserung der Sichtfelder der potenzielle Gefahrenschwerpunkt "Röttinger Höhe" etwas entschärft, allerdings bleibt es dabei, dass eine gefahrlose Querung für Fußgänger und Radfahrer sowie für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr aus Röttingen, nicht möglich ist. Somit wird das Planungsziel, sicherere Verkehrsverhältnisse zu erreichen, nicht vollständig erreicht. Die Antragstellerin hat die Variante 1a daher aus nachvollziehbaren Gründen nicht weiterverfolgt.

3.9.4 Keine Vorzugswürdigkeit der Variante 2

Variante 2 ist ebenfalls nicht vorzugswürdig und drängt sich ebenfalls erst recht nicht auf. Aus verkehrlicher Sicht wird bei Variante 2, wie bei Variante 1 und 1a eine Verbesserung des Verkehrsflusses durch die Anlage einer Kriechspur erreicht.

Unter sicherheitstechnischen Gesichtspunkten sind bei Variante 2 hinsichtlich des Zusatzfahrstreifens ebenso die Nachteile wie bei Variante 1 zu verzeichnen. Allerdings wird durch das Brückenbauwerk die kritische Situation für Linkseinbieger aus Richtung Röttingen verbessert. Die Errichtung des Brückenbauwerks führt wiederum zu höheren Kosten, als auch zu einem baubedingten erhöhten Ausstoß an klimaschädlichem Treibhausgasen. Die Planungsziele werden somit nicht erreicht. Die Antragstellerin hat Variante 2 daher zu Recht nicht weiterverfolgt.

3.9.5 Keine Vorzugswürdigkeit der Variante 3

Bei Variante 3 handelt es sich ebenso um keine Variante, die sich als insgesamt vorzugswürdig hätte aufdrängen müssen. Unter verkehrlichen Gesichtspunkten kann durch die planfreie Lösung die gesamte Ausbaustrecke von Bau-km 0+420 bis zum Bauende 3-spurig ausgebaut werden. Die Qualität des Verkehrsflusses wird somit in

beiden Richtungen verbessert. Unter sicherheitstechnischen Gesichtspunkten stellt die vollkommen planfreie Lösung für den Knotenpunkt "Röttinger Höhe" eine gute Lösung dar, denn dadurch wird der jetzige Gefahrenschwerpunkt im Knotenpunktbereich beseitigt, da eine gefahrlose Querung der B29 für Fußgänger und Radfahrer ermöglicht wird. Ebenso wird die Gefährdung durch den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr aufgehoben. Allerdings überzeugt die Variante unter Umweltgesichtspunkten nicht. Der von der Antragstellerin durchgeführte landschaftsplanerische Variantenvergleich anhand der Prüfkriterien direkte Flächeninanspruchnahme, zusätzliche Flächeninanspruchnahme Regionalplan / Schutzgebiete und Schutzobjekte, Beeinträchtigung wertgebender Arten und Veränderung der Eigenart der Landschaft, hat ergeben, dass die Variante 3 nur als zweitbeste Lösung (nach der Variante 5) abgeschnitten hat. Durch das notwendige Brückenbauwerk und die Rampe ist mit einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und einem damit verbundenen Erwerb zu rechnen. Ebenso ist bei der Errichtung des Brückenbauwerks mit einer höheren THG-Freisetzung durch den Bau zu rechnen, als bei einer ebenerdigen Lösung. Ferner sprechen Kostengesichtspunkte gegen diese Variante: Mit geschätzten Kosten von 5,4 Mio. € ist sie die zweitteuerste der auf ihre Kosten hin untersuchten Varianten. Die Antragstellerin hat die Variante daher zu Recht nicht weiterverfolgt.

3.9.6 Keine Vorzugswürdigkeit der Variante 4

Auch bei der Variante 4 handelt es sich um keine Variante, die sich als insgesamt vorzugswürdig hätte aufdrängen müssen. Bei dieser Variante kann zwar wie bei Variante 3 durch die planfreie Lösung die gesamte Ausbaustrecke von Bau-km 0+420 bis zum Bauende 3-spurig ausgebaut werden. Die Qualität des Verkehrsflusses wird somit in beiden Richtungen verbessert. Auch unter sicherheitstechnischen Gesichtspunkten hat diese Variante wieder den Vorteil, dass durch sie der jetzige Gefahrenschwerpunkt im Knotenpunktbereich beseitigt wird. Insbesondere wird dabei die Gefährdung durch den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr aufgehoben. Allerdings sprechen Umweltgesichtspunkte gegen diese Variante. Von den 3 Varianten, die näher auf ihre Umweltverträglichkeit untersucht wurden, schnitt die Variante 4 am schlechtesten ab. Die Gründe dafür liegen unter anderem in dem Flächenverbrauch, der für die Errichtung des Brückenbauwerks und der Anschlussrampen erforderlich ist und in einer größeren

Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch das die B29 im Trassenhochpunkt querende Brückenbauwerk. Ebenso ist bei dieser Variante mit dem höchsten CO₂-Ausstoß zu rechnen. Abschließend sprechen auch Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkte gegen diese Variante, die auf Grund des Brückenbauwerks und der 4 Anschlussrampen die höchsten Kosten (5,5 Mio. €) verursacht. Auch hier erfolgt eine größere Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch das die B29 im Trassenhochpunkt querende Brückenbauwerk. Auch bei dieser Variante ist davon auszugehen, dass die Errichtung des Brückenbauwerks und der Anschlussrampen zu höheren CO₂-Emissionen führen würde als eine ebenerdige Trassierung.

Durch das Polizeipräsidium Aalen wurde vorgetragen, dass aus Gründen der Verkehrssicherheit und auch aus Gründen der Leichtigkeit des Verkehrs die Variante 4 zu bevorzugen sei. Durch einen planfreien Ausbau des Knotenpunktes würden die jetzigen Konflikt- und Gefahrenpunkte für alle Verkehrsarten ausgeräumt. Ein durch Lichtzeichen gesicherter Knoten hingegen bringe aus verkehrspolizeilicher Sicht ein wesentlich höheres Gefahrenpotential (konfliktträchtige Querung bei Ausfall der Anlage, Rotlichtverstöße, etc.) als ein planfreier Ausbau. Die Mehrkosten von 800.000 € seien im Vergleich zur Risikominimierung gerechtfertigt. Die Einwände greifen nicht durch. Die von der Antragstellerin durchgeführte Variantenauswahl ist nicht zu beanstanden (s.o.). Eine andere Variante als die Antragsvariante drängt sich nicht auf. Die RAL sehen bei Verbindungen der Entwurfsklassen 2 und 3 entweder vor, die Verbindung plangleich oder mit Lichtsignalanlage zu regeln. Im Vergleich zu Variante 4, also einem plangleichen Ausbau, ergeben sich bei der Variante 5 z.B. Vorteile durch einen geringeren Flächenverbrauch und verbunden dabei weniger Eingriffe in die Natur und geringere CO₂-Emissionen durch den Verzicht auf ein Ingenieurbauwerk. Soweit angeführt wird, dass eine Lichtzeichenanlage ein höheres Gefahrenpotential als ein plangleicher Ausbau hat, weil bei einem Ausfall der Anlage eine konfliktträchtige Querung entstehen kann. Ein solcher Ausfall ist aber nur in absoluten Ausnahmefällen zu erwarten. Zudem werden Fußgänger und Radfahrer durch die Lichtsignalanlage geschützt. Die Antragsvariante sieht insgesamt eine Verbesserung zum jetzigen Bauzustand vor. Ebenfalls verringert sie die Gefahr von Unfällen durch Einbiegevorgänge

(vor allem durch LKW). Die geringeren Kosten durften von der Antragstellerin zudem als ein Auswahlkriterium von mehreren verwendet werden.

3.9.7 Auswahl der Antragsvariante

Insgesamt ist die Variante 5 aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die am besten geeignete Variante. Sie schneidet hinsichtlich der verkehrlichen Beurteilung, den Kriterien der Verkehrssicherheit, Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit am besten ab. Mit ihr liegt eine Variante vor, die eine richtlinienkonforme, verkehrssichere und wirtschaftliche Lösung ermöglicht. Bei Variante 5 kann bei plangleicher Ausführung durch den signalisierten Knotenpunkt von Bau-km 0+420 bis Bauende ein 3-spuriger Ausbau für beide Fahrrichtungen über den Knotenpunkt hinweg erfolgen, sodass der Verkehrsfluss verbessert werden kann. Durch den Zusatzfahrstreifen wird zudem die Sicherheit und Qualität des Verkehrsablaufs in beide Richtungen verbessert. Durch die Lichtsignalanlage wird ferner die Verkehrssicherheit für alle querenden und einbiegenden Verkehrsteilnehmer sichergestellt. Soweit vorgetragen wurde, dass durch eine Ampel mit mehr und schwereren Unfällen zu rechnen sei (besonders in den Wintermonaten), ist dem nicht zu folgen. Die Lichtzeichenanlage wird gut erkennbar sein und im Vergleich zu dem jetzigen baulichen Zustand eine Verbesserung der Verkehrssicherheit gewährleisten. Zwar wohnt einem Bremsvorgang, wie er an der Ampel erforderlich ist, immer die Gefahr von Auffahrunfällen inne, allerdings wird die Gefahr durch einen ungesicherten Knotenpunkt durch die Planfeststellungsbehörde als deutlich höher eingeschätzt. Die Untersuchungen haben zudem gezeigt, dass Variante 5 im Vergleich zu den anderen Varianten als vergleichsweise günstige (Eingriffsintensität) Planvariante zu bezeichnen ist, da sie aufgrund des insgesamt relativ geringen Flächenverbrauchs und der plangleichen Lage weniger Eingriffe in die Schutzgüter verursacht (vgl. auch Unterlage 19.1 S. 10f.). Auch ist davon auszugehen, dass Variante 5 im Vergleich zu ihrem Nutzen im Vergleich zu den anderen Varianten, die ein Ingenieurbauwerk erfordern, einen geringen THG-Ausstoß verursacht. Auch unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit schneidet die Variante 5 im Vergleich zu den Varianten 3 und 4 am besten ab, da sie geschätzte Kosten von 4,7 Mio. € verursacht. In der Gesamtabwägung und bei Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange ist

die Auswahl der Antragstrasse gerechtfertigt. Die Variante 5 stellt sich als insgesamt beste Lösung dar. Andere Varianten drängen sich nicht als bessere Varianten auf.

4. Vereinbarkeit des Vorhabens mit den betroffenen öffentlichen und privaten Belangen

4.1 Immissionsschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Immissionsschutzes vereinbar. Nachdem im Umfeld der Maßnahme keine Betroffenen mit Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen im Sinne der Lärmvorsorge (16. BImSchV) vorhanden sind, werden keine Maßnahmen erforderlich. Für die Betrachtung der Geräuschsituation in der außerhalb des Untersuchungsgebietes liegenden Ortschaft Gromberg wurde eine überschlägige Berechnung nach dem vereinfachten Rechenverfahren („lange gerade Straße“) entsprechend der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS90) durchgeführt. Es wurden die Bestandssituation sowie der Prognosehorizont 2035 betrachtet. Die der Lärmberechnung zugrundeliegenden Verkehrsgrößen können Tabelle 4.8.1 der Unterlage 1b entnommen werden. Gemäß 16. BImSchV liegen die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete bei 64 dB(A) am Tag (06:00 bis 22:00 Uhr) und 54 dB(A) in der Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr). Demnach werden die Immissionswerte an dem zur B29 nächstgelegenen Gebäude der Ortschaft Gromberg, welche als Mischgebiet einzustufen sind, in den Zeitbereichen tags und nachts deutlich unterschritten.

4.2 Natur und Landschaft

Das Naturschutzrecht steht dem Vorhaben nach Berücksichtigung aller Umstände nicht entgegen. Das planfestgestellte Vorhaben stellt einen naturschutzrechtlich relevanten Eingriff dar (4.2.2). Soweit nicht vermeidbare (B.III.4.2.3) Beeinträchtigungen verbleiben, können diese durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert wer-

den (B.III.4.2.4). Die erforderlichen Ausnahmen und Befreiungen von gesetzlich geschützten Biotopen und Schutzgebieten werden erteilt. Dem speziellen Artenschutz nach §§ 44 ff. BNatSchG wird angemessen Rechnung getragen.

4.2.1 Eingriffsregelung

Eingriffe sind gemäß § 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 oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Der Vorhabenträger, der solche Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt, ist verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen – d.h. Beeinträchtigungen, für die zumutbare Alternativen existieren, die den verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erreichen würden – zu unterlassen, § 15 Abs. 1 BNatSchG bzw. unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen, § 15 Abs. 2 BNatSchG. Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist, § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist, § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG.

Eingriffe dürfen nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die damit verbundenen Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Rang vorgehen, § 15 Abs. 5 BNatSchG.

4.2.2 Eingriff

Das planfestgestellte Vorhaben stellt gemessen an diesen Grundsätzen einen naturschutzrechtlich relevanten Eingriff in Natur und Landschaft dar. Die Erheblichkeit des Eingriffs ergibt sich daraus, dass Flächen in einer Weise in Anspruch genommen werden, dass ihre ökologische Funktionsfähigkeit nicht mehr gegeben bzw. reduziert ist. Außerdem wird auch das Landschaftsbild beeinträchtigt. Verursacht wird diese Beeinträchtigung insbesondere durch den dauerhaften Verlust von prägenden Landschaftselementen, die zur Vielfalt der Landschaft beitragen und die Veränderung der Eigenart der Landschaft durch die Fahrbahnverbreiterung sowie hohe Einschnitts- bzw. Dammböschungen.

Im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1a) sind die für den Naturhaushalt, seine einzelnen Schutzgüter und die für das Landschaftsbild zu erwartenden Beeinträchtigungen im Einzelnen beschrieben. Die durchgeführten Erhebungen und Analysen orientieren sich an den anerkannten Methoden und üblichen Standards und werden auch dem vorliegenden projektbezogenen Einzelfall gerecht. Die Antragstellerin hat alles unternommen, um die vorhabenbedingten Umweltauswirkungen ausreichend zu ermitteln und zu bewerten, um auf dieser gesicherten Grundlage die geeigneten Maßnahmen treffen zu können.

4.2.3 Vermeidungs- und Minimierungsgebot

Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden soweit wie möglich vermindert und minimiert, womit dem gesetzlichen Vermeidungsgebot des § 15 Abs. 1 BNatSchG entsprochen wird. Nach § 15 Abs. 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Das Vermeidungsgebot ist striktes Recht und damit nicht Gegenstand der fachplanerischen Abwägung (vgl. BVerwG, Beschl. v. 30.10.1992 - 4 A 4/92 -, juris). Die Vermeidbarkeit bezieht sich immer auf die Frage, ob bei der Verwirklichung des Vorhabens an der vorgesehenen Stelle erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vermieden oder zumindest vermindert werden können. Das Verbot vermeidbarer Beeinträchtigungen ist daher darauf gerichtet, den Eingriff an Ort und Stelle so gering wie möglich zu halten. Dies bedeutet, dass Beeinträchtigungen, die zum Erreichen eines planerisch

gewollten Zieles nicht erforderlich sind, vermieden werden müssen. Diese Vorgaben werden im vorliegenden Fall erfüllt. Die vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie die übrigen Ausführungsmodalitäten stellen sicher, dass Natur und Landschaft nur in einem unerlässlichen Umfang in Anspruch genommen werden. Die dennoch verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen werden in Anbetracht der vorgesehenen landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen und dem überwiegenden öffentlichen Interesse an der Realisierung der Maßnahme zugelassen.

Gep plante Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1a) – dort insbesondere Ziff. 6 f. - und der vergleichenden Gegenüberstellung (Unterlage 9.4a) dargestellt. Eingriffe in Natur und Landschaft werden unter anderem durch eine Umweltbaubegleitung (Maßnahme 1 V), die dazu dient, die Plan- und auflagenkonforme Umsetzung von natur- und artenschutzrechtlichen sowie umwelttechnischen Auflagen sicherzustellen, und dem Schutz von wertvollen Lebensräumen durch Abschränkung (Maßnahme 2 V) vermieden bzw. minimiert. Des Weiteren erfolgt eine Bauzeitenregelung (Maßnahme 3 V), die dazu dient, eine Störung und Beeinträchtigung von Fledermäusen und anderen Tieren zu vermeiden. Ferner wird ein sachgerechter Umgang mit dem Boden durch die Maßnahme 4 V sichergestellt. Darüber hinaus erfolgt die Lockerung des Bodens in verdichteten Bereichen (Maßnahme 5 V). Des Weiteren erfolgt die Sammlung und Reinigung von Straßenoberflächenwasser (Maßnahme 6 V). Eine weitere Vermeidungsmaßnahme ist die Wiederherstellung der ursprünglichen Nutzung nach Bauende (Maßnahme 7 V), um eine Wiederherstellung von Grünstrukturen und Gehölzflächen mit den Funktionen als Lebensraum für Pflanzen und Tiere sowie als Landschaftsstruktur sicherzustellen. Zuletzt erfolgt noch die Optimierung der vorhandenen Amphibienleiteinrichtung (Maßnahme 8 V) für die im Plangebiete vorkommenden Amphibienarten: Erdkröte, Gras- und Teichfrosch, Berg-, Kamm- und Teichmolch.

4.2.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen können durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen (Ausgleichs-, CEF-, Gestaltungs- und Ersatzmaßnahmen) kompensiert werden (vgl. u.a. Unterlage 9.4a).

Ausgleichsmaßnahmen im Sinne des § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG müssen so beschaffen sein, dass die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt werden. Da sich unvermeidbare Beeinträchtigungen im Sinne eines ökologischen Status quo nicht tatsächlich ausgleichen lassen, ist auch hier eine wertende Betrachtung erforderlich. Ausgleichsmaßnahmen müssen so beschaffen sein, dass in dem betroffenen Landschaftsraum ein Zustand herbeigeführt wird, der den früheren Zustand in der gleichen Art und mit der gleichen Wirkung fortführt. Dies erfordert zwar nicht die Ausführung am unmittelbaren Ort des Eingriffs, die Ausgleichsmaßnahmen müssen sich aber dort, wo die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen auftreten, noch auswirken. Dies ist der Fall, wenn zwischen ihnen und dem Eingriffsort ein räumlich-funktionaler Zusammenhang besteht (vgl. BVerwG, Urt. v. 23.08.1996 - 4 A 29/95 -).

Die landschaftspflegerische Maßnahmenplanung sieht folgende Ausgleichsmaßnahmen für die Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes vor:

Für die Kompensation des Eingriffs in die Biotopfunktion, also den anlagebedingten Verlust der Biotoptypen und den baubedingten Verlust von Biotoptypen mit hoher Bedeutung sind mehrere Maßnahmen geplant: mit den Maßnahmen 11 A_{CEF} und 12 A erfolgt die Anlage und Entwicklung von Gehölzstrukturen mit extensiven Wiesenflächen beim Kreuzungsbereich B29 / K3200. Bei der Maßnahme 11 A_{CEF} handelt es sich um eine vorgezogene Maßnahme i.S.d. § 44 Abs. 5 BNatSchG (sog. CEF-Maßnahme). Ferner erfolgt mit der Maßnahme 13 A die Anlage von mesophytischer Saumvegetation auf südexponierten Straßenböschungen. Ebenso erfolgt die Entwicklung von extensiven Wiesenstreifen auf Randbereichen der B29 mit der Maßnahme 14 A. Durch die Maßnahme 15 A erfolgt zusätzlich die Anlage von Feldhecken auf Straßenebenenflächen und Randbereichen der B29. Auf den Randbereichen der B29 werden

weiterhin Baumreihen gepflanzt (Maßnahme 16 A). Zuletzt erfolgt noch die Entwicklung von extensivem Grünland auf einer Fläche von mehr als 15.000m² (Maßnahme 20 A). Durch die vorgenannten Ausgleichsmaßnahmen wird ein gleichartiger Ausgleich im naturschutzrechtlichen Sinne erreicht. Die betriebsbedingte dauerhafte Verlagerung des Immissionsbandes entlang der B29 im Bereich der Wacholderheide des Naturschutzgebiets „Gromberger Heide“ wird durch die Maßnahme 17 A_{CEF} durch die Erstpflege von Feldhecken und Magerrasenflächen (Innerhalb des Naturschutzgebiets „Gromberger Heide“), kompensiert.

Die natürliche Bodenfunktion wird durch den anlagenbedingten dauerhaften Verlust aller Bodenfunktionen mit sehr hohen bis geringen Bedeutungen beeinträchtigt. Als Ausgleichsmaßnahme erfolgen der Rückbau und die Entsiegelung von Verkehrswegen mit der Maßnahme 10 A. Durch die Ausgleichsmaßnahmen wird ein gleichartiger Ausgleich im rechtlichen Sinne nicht vollständig erreicht, sodass gleichwertige Ersatzmaßnahmen erforderlich werden. Durch die Maßnahme 11 A_{CEF} (im Sinne einer Ersatzmaßnahme, durch die Nutzungsumstellung bzw. Extensivierung erfolgen Entlastungen für das Schutzgut Boden) erfolgt die Anlage und Entwicklung von Gehölzstrukturen mit extensiven Wiesenflächen beim Kreuzungsbereich der B29 und K3200. Ferner erfolgt durch die Maßnahme 20 A (im Sinne einer Ersatzmaßnahme, durch die Nutzungsexensivierung ergeben sich Entlastungen für das Schutzgut Boden) die Entwicklung von extensivem Grünland. Ergänzend wird durch die Ersatzmaßnahme 21 E eine Renaturierung eines verdolten Grabenabschnittes durchgeführt, sodass wieder Wechselbeziehungen zwischen Oberflächengewässer und dem angrenzenden Bodenkörper ermöglicht werden. Durch die Ersatzmaßnahme 22.2 E (neu) erfolgt die Entwicklung von extensivem Grünland und die Ergänzung des Ufergehölzsaums entlang der Jagst. Unter Berücksichtigung der genannten Maßnahmen ist die Kompensation im naturschutzrechtlichen Sinne gegeben. Der anlagenbedingte dauerhafte Verlust bzw. die Minderung von Bodenfunktionen mit sehr hohen bis geringen Bedeutungen wird durch die Ersatzmaßnahme 22.1 E, bei der die Entwicklung von extensivem Grünland sowie der Anlage von Randstrukturen und Feldhecke erfolgt, im naturschutzrechtlichen Sinne kompensiert.

Die Grundwasserschutzfunktion wird durch den dauerhaften Verlust von versickerungsfähigen Flächen mit hoher Bedeutung beeinträchtigt. Durch den Rückbau von Verkehrswegen (Maßnahme 10 A) wird ein gleichartiger Ausgleich im rechtlichen Sinne nicht vollständig erreicht, weshalb die Ersatzmaßnahmen 22.1 E und 22.2 E durchgeführt werden. Bei der Maßnahme 22.1 E erfolgt die Entwicklung von extensivem Grünland sowie die Anlage von Randstrukturen und Feldhecke. Bei der Ersatzmaßnahme 22.2 E erfolgt die Entwicklung von extensivem Grünland und die Ergänzung des Ufergehölzsaums entlang der Jagst. Unter Berücksichtigung der genannten Ersatzmaßnahmen kann der verbleibende Eingriff als kompensiert im naturschutzrechtlichen Sinne betrachtet werden.

Die zum Ausgleich der Beeinträchtigung der klimatischen und lufthygienischen Ausgleichsfunktion durch den anlagenbedingten dauerhaften Verlust von klimaaktiven Flächen mit mittlerer Bedeutung erfolgt neben dem Rückbau von Verkehrswegen (Maßnahme 10 A) die Ersatzmaßnahmen 22.1 E und 22.2 E, also die Entwicklung von extensivem Grünland sowie die Anlage von Randstrukturen und Feldhecke sowie die Entwicklung von extensivem Grünland und Ergänzung des Ufergehölzsaums entlang der Jagst. Unter Berücksichtigung der Ersatzmaßnahmen kann der verbleibende Eingriff als kompensiert im naturschutzrechtlichen Sinne betrachtet werden.

Zum Ausgleich der Beeinträchtigungen der Landschaftsbildfunktion bzw. der landschaftsgebundenen Erholungsfunktion (Konfliktnummer 1 L-1, 1 L-3, 1 L-2) sind ebenfalls umfassende Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Die Maßnahmen (11 A_{CEF}, 12 A, 13 A, 14 A, 15 A, 16 A) beinhalten unter anderem die Anlage und Entwicklung von Gehölzstrukturen mit extensiven Wiesenflächen beim Kreuzungsbereich B29 / K3200, die Anlage von mesophytischer Saumvegetation auf südexponierten Straßenböschungen sowie die Entwicklung und Anlage von extensiven Wiesenstreifen, Feldhecken und Baumreihen an Randbereichen und Straßennebenflächen der B29. Durch die genannten Ausgleichsmaßnahmen wird ein gleichartiger Ausgleich im naturschutzrechtlichen Sinne erreicht.

Alle Ausgleichsmaßnahmen sind geeignet und auf Flächen vorgesehen, die aufwertungsbedürftig und -fähig sind. Die jeweilige ökologische Eignung und die Zuordnung zu den Beeinträchtigungen der einzelnen Schutzgüter sind im LBP nachvollziehbar beschrieben. Die Antragstellerin war bei der Konzeptionierung ihrer Ausgleichsplanung bestrebt, die planungsbedingten Eingriffe in Privatflächen so gering wie möglich zu halten. Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass die angeordneten Maßnahmen umgesetzt werden können. Über den Erwerb bzw. die dingliche Sicherung der hierfür erforderlichen Flächen ist nicht in diesem Planfeststellungsverfahren zu befinden. Dies ist späteren Grunderwerbsverhandlungen bzw. ggf. erforderlich werdenden Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten.

4.2.5 Einwände und Stellungnahmen

Das Landratsamt Ostalbkreis, Geschäftsbereich Naturschutz hat dem Inhalt des LBP grundsätzlich zugestimmt, es hat aber darum gebeten, zu prüfen, ob die Eingriffsbewertung den aktuellen Standards entspricht und die dargestellten Kompensationsmaßnahmen ausreichend bzw. noch umsetzbar sind. Bei der Festlegung der Kompensationsmaßnahmen wurden die in der Straßenbauverwaltung eingeführte RLBP berücksichtigt, bei der die Herleitung der landschaftspflegerischen Maßnahmen verbal-argumentativ erfolgt. Die Ausarbeitung entspricht aktuellen Standards und wurde durch ein Fachbüro erstellt. Anhaltspunkte, die Zweifel an der fachlichen Bewertung aufkommen lassen, liegen nicht vor. Die Ausarbeitung der Gesamtkonzeption der Maßnahmen berücksichtigt die Auseinandersetzung mit den Funktionen und Strukturen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes sowie funktionale oder regionale Besonderheiten. Es bestehen keine substantiierten Anhaltspunkte, dass die Umsetzbarkeit nicht gewährleistet ist.

Der private Naturschutz hat gegen das Verfahren verschiedene Einwendungen erhoben.

Soweit vorgetragen wurde, dass einem angehörtten privaten Naturschutzverein nicht alle Unterlagen vorgelegen haben, so ist dieser Einwand zurückzuweisen. Es wird darauf verwiesen, dass die Unterlagen nochmals am 16.06.2018 zugesendet worden sind. Darüber hinaus lagen alle Unterlagen öffentlich in den Gemeinden aus, sodass auch die privaten Naturschutzverbände die Gelegenheit hatten diese einzusehen und aufgrund dieser eine Stellungnahme abgegeben konnten.

Ferner wurde unsubstantiiert vorgetragen, dass die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Flora und Fauna in den Unterlagen unvollständig und nicht ausreichend betrachtet wurden. Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Flora und Fauna wurden in der Unterlage 19 ausführlich ermittelt und entsprechend behandelt.

Soweit moniert wurde, dass die Stellungnahme des privaten Naturschutzes vom 15.2.2018 (Az. 24-3912-5/201-17) keine Berücksichtigung in den Unterlagen gefunden hat, ist auch dieser Einwand zurückzuweisen, da es bei der Stellungnahme nur um die Beurteilung der UVP-Pflicht des Vorhabens ging. Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung war nicht erforderlich, siehe Ziffer B. II.3.

Den Forderungen einer Bilanzierung insbesondere mit Blick auf das Schutzgut Boden entsprechend des Standards der Ökokontoverordnung musste die Antragstellerin nicht nachkommen. Der LBP muss inhaltlich den Anforderungen der Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau (RLBP 2011) entsprechen. Das bedeutet, dass die Herleitung der landschaftspflegerischen Maßnahmen grundsätzlich verbal argumentativ erfolgt. Rechnerische Verfahren zur Ermittlung des Kompensationsumfangs können laut den RLBP zusätzlich angewendet werden. Ein bestimmtes quantitatives Bewertungsverfahren ist jedoch nicht erforderlich und auch nicht gesetzlich vorgeschrieben. Nichts anderes ergibt sich auch aus dem Erlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Arbeitshilfe „Das Schutzgut Boden in der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung“ vom 08.07.2015. Darin heißt es: „Es gibt keine rechtliche Verpflichtung, ein bestimmtes Bewertungsverfahren in der Eingriffsregelung anzuwenden.“ Dabei ist festzuhalten, dass die Arbeitshilfe nur als eine zusätzliche Hilfestellung

aufgefasst werden kann. Sie verpflichtet nicht dazu den Eingriff in das Schutzgut Boden danach zu berechnen oder die Ökokontoverordnung anzuwenden. Die Festlegung der angemessenen Art der Kompensationsmaßnahme bleibt (genauso wie die Berücksichtigung funktionaler oder regionaler Besonderheiten und die abschließende Gesamtkonzeption der Maßnahmen) einer fundierten landschaftsplanerischen Ausarbeitung vorbehalten. In dem Erlass wird es den Regierungspräsidien zudem ausdrücklich freigestellt, die Bewertungsregelungen der Ökokontoverordnung anzuwenden. Eine Verpflichtung zur Anwendung dieser Bewertungsregelungen besteht nur in den Fällen, bei denen zukünftige Ökokontomaßnahmen oder Ökopunkte zur Eingriffskompensation eingesetzt werden sollen. Dies ist bei dem vorliegend beantragten Vorhaben nicht der Fall.

Soweit vorgetragen wurde, dass sich die Maßnahme 10 A hauptsächlich auf die Baustraßen und die temporäre Bodenversiegelung beziehen würde und darüber hinaus keine Darstellung irgendeiner Entsiegelung erfolgen würde, ist dies als sachlich falsch zurückzuweisen. Die Maßnahme 10 A bezieht sich nicht auf Baustraßen und temporäre Bodenversiegelungen, sondern auf bereits versiegelte Flächen, die entsiegelt werden (siehe Unterlagen 9.2 und 9.3). Temporär genutzte Flächen werden ebenso wieder rückgebaut (Maßnahme 7 V). Das langfristige Ziel des Landes Baden-Württemberg, eine Netto-Null bei der Bodenversiegelung zu erreichen, steht dem Vorhaben auch nicht entgegen.

Die Kompensationsmaßnahmen sind auch dazu geeignet einen ausreichenden Ausgleich zu schaffen. Durch den privaten Naturschutz wurde vorgetragen, dass die Bodenaufwertung durch Waldumwandlung oder extensive landwirtschaftliche Nutzung fachlich nicht nachvollziehbar seien. Die Eingriffe in das Schutzgut Boden werden in den Antragsunterlagen vollständig erfasst und als erheblich angesehen. (vgl. Unterlage 9.4a) und entsprechend minimiert und ausgeglichen. Vor allem in der vergleichenden Gegenüberstellung (vgl. Unterlage 9.4a) sowie in der Unterlage 19.1a, Kapitel 5.3.1.2 werden die Eingriffe in das Schutzgut Boden der Kompensation ausreichend gegenübergestellt. Die Ausgleichsmaßnahmen sind auch geeignet die Eingriffe in die Böden auszugleichen. Dabei sind mehrere Kompensationsmaßnahmen vorgesehen:

Maßnahme 10 A Rückbau von Verkehrswegen, Maßnahme 11 ACEF Anlage und Entwicklung von Gehölzstrukturen mit extensiven Wiesenflächen, Maßnahme 20 A Entwicklung von extensivem Grünland, Maßnahme 21 E Renaturierung eines verdolten Grabenabschnittes, Maßnahme 22.1 E (neu) Entwicklung von extensivem Grünland sowie Anlage von Randstrukturen und Feldhecke, Maßnahme 22.2 E (neu) Entwicklung von extensivem Grünland und Ergänzung des Uferholzsaums entlang der Jagst. Außer der klassischen Entsiegelung sind im Rahmen des Ausgleichs des Schutzguts Boden auch Extensivierungsmaßnahmen und Gehölzpflanzungen anerkannt (vgl. hierzu OVG Lüneburg 21.11.1996, 7L 5352/95), somit sind diese nicht zu beanstanden. Die monierte Waldumwandlung (22 E) ist nicht mehr Teil der geplanten Maßnahmen. Sie wurde durch die Maßnahmen 22.1 E (neu) und 22.2 E (neu) ersetzt. Darüber hinaus sind Maßnahmen, die in der Arbeitshilfe „Das Schutzgut Boden in der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung“ genannt sind, hier vorgesehen. Dabei handelt es sich um Entsiegelungsmaßnahmen, Erosionsschutzmaßnahmen auf erosionsgefährdeten Ackerflächen sowie Nutzungsextensivierung auf Böden mit einer Bewertung der Bodenfunktion „Sonderstandort für naturnahe Vegetation“ mit 3 und 4.

Soweit vorgetragen wurde, dass „die Behauptung“ im Schreiben des Regierungspräsidiums vom 21.12.2017 dahingehend, dass von dem „Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt ausgehen“ nichtzutreffend sei, ist auszuführen, dass sich diese Feststellung auf die Beurteilung der UVP-Pflicht bezogen hat nicht auf die Eingriffsregelung.

Soweit eine fehlende Beschreibung der exakten Maßnahmen vor Baubeginn und während des Baues bemängelt, sowie deren dauerhafte Überwachung durch die Behörden gefordert wurde, ist festzuhalten, dass die Maßnahmen in den Maßnahmenblättern (Unterlage 9.3a) ausführlich dargestellt sind. Dies beinhaltet ebenso ein Monitoring. Es wird auf die Nebenbestimmungen Ziffer A. IV. 1 bis A.IV. 5 verwiesen. Die Einwendung wird insoweit zurückgewiesen. Darüberhinausgehende Festsetzungen waren durch die Planfeststellungsbehörde nicht zu treffen.

Ein Eingriff in den Wuchsort der Mittleren Wiesenraute (*Thalictrum simplex* ssp. *Tenuifolium*) findet nicht statt (vgl. Unterlage 1b Kapitel 4.3.2, Unterlage 16.6 Kapitel 2.3.2). Aufgrund dieses Vorkommens wurde eine nördliche Verschwenkung der Straßentrasse in das Biotop 2171271363953 „Magerrasenbrache II südlich von Röttingen“ nicht weiterverfolgt. Nun erfolgt eine Verbreiterung der B29 in südlicher Richtung hin zur Bahnlinie. Zusammen mit der Vermeidungsmaßnahme 2 V „Schutz von wertvollen Lebensräumen durch Abschränkung“ können Eingriffe in das Vorkommen vermieden werden.

Soweit durch den privaten Naturschutz vorgebracht wurde, dass für den Fall, dass durch die Verlegung der Gasleitung die Ausgleichsmaßnahme in diesem Bereich beeinträchtigt/zerstört wird und eine solche Beeinträchtigung/Zerstörung doppelt ausgeglichen werden müsse, so ist diese Einwendung zurückzuweisen, da die Verlegung der Gasleitung durch die Antragstellerin so geplant wurde, dass die Ausgleichsmaßnahme nicht beeinträchtigt wird.

Die Maßnahmen A 11-CEF, A 17-CEF, A 18-CEF, A 19-CEF sind bereits umgesetzt worden und nicht zu beanstanden. Soweit vorgetragen wurde, dass die Zäune defekt und zerstört seien, hat die Antragstellerin eine Überprüfung durchgeführt. Bei dieser Prüfung wurden die Maßnahmen in ordnungsmäßigen Zustand vorgefunden. Soweit vorgetragen wurde, dass keine Nistkästen aufgehängt worden sind, so ist diese Aussage auch als sachlich unzutreffend zurückzuweisen. Für die CEF-Maßnahmen ist zudem ein Monitoring vorgesehen. Auf die Nebenbestimmungen der Ziffern A. IV. 1 bis A. IV. 5 wird verwiesen.

Soweit bemängelt wurde, dass bei den Eingriffen, die sich auf die Heide, Hecken /Gehölze und die Gewässer beziehen, zusätzlich besonders die Brutmöglichkeiten zu betrachten und entsprechend ausreichend und gleichwertig ausgeglichen werden müssten, ist die Einwendung zurückzuweisen. Die Eingriffe in Hecken und Gehölze werden durch die Maßnahmen 11ACEF, 12A, 15 A und 18 ACEF angemessen ausgeglichen. Die untere Naturschutzbehörde hat dem Inhalt des LBP zugestimmt.

Es wurde eingewendet, dass die seit 2010 eingeführte Ökopunkteverordnung des Landes-Baden-Württemberg nicht bzw. nicht richtig angewendet wurde. Dieser Einwand ist zurückzuweisen. Die Ökokontoverordnung ist nur dann anzuwenden, wenn auf Ökokontomaßnahmen zurückgegriffen wird. Dies geschieht in dem vorliegenden Verfahren nicht. Die Ökokontoverordnung stellt kein generelles Kompensationsberechnungsmodell dar. Sie ersetzt auch nicht die in der Straßenbauverwaltung eingeführten Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung Straßenbau (RLBP). In ihr erfolgt die Herleitung der landschaftspflegerischen Maßnahmen verbal-argumentativ. Ein Berechnungsschema kann, muss aber nicht angewendet werden. Soweit in den Bundesländern Berechnungsmodelle zur Berechnung des Maßnahmenumfangs existieren, können diese zusätzlich eingesetzt werden. Diese müssen sich jedoch den Prinzipien des funktionalen Planungssatzes unterziehen, das bedeutet, dass ein solches Berechnungsverfahren nicht die individuelle Betrachtung der maßgeblichen Funktionen und Strukturen eines Funktionsraumes sowie die auf den Einzelfall abgestimmte funktionale Herleitung der Maßnahme ersetzen kann.

Soweit vorgetragen wurde, dass Unterlagen fehlen würden, um sich ein komplettes Bild der Eingriffe und deren Auswirkungen machen zu können, ist dieser Einwand zurückzuweisen. Die Eingriffe und deren Auswirkungen sind in den Unterlagen ausführlich dargestellt (siehe nur Unterlage 9.4a und Unterlage 19).

4.2.6 Schutzgebiete und geschützte Biotope

4.2.6.1 FFH-Gebiet

Das geplante Vorhaben führt zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen von Flächen des FFH-Gebiets Nr. 7327-341 "Härtsfeld".

Durch das geplante Vorhaben kommt es zu einer kleinflächigen Inanspruchnahme von Hecken (mit 110 m²) und Säumen (mit 100 m²), die am südlichen Rand der Teilfläche des FFH-Gebietes bestehen. Das FFH-Gebiet gehört dem Netz NATURA 2000 an. Innerhalb von Natura 2000-Gebieten sind alle Veränderungen oder Störungen, die zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder

den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile führen können, gemäß § 33 Abs. 1 BNatSchG unzulässig. Vorhaben müssen deshalb vor ihrer Zulassung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines FFH-Gebiets überprüft werden.

Zulässig ist ein Vorhaben im Geltungsbereich eines FFH-Gebiets grundsätzlich nur dann, wenn die Auswirkungen nicht erheblich sind, § 34 Abs. 2 BNatSchG.

Zur Klärung der Frage, ob eine Verträglichkeitsprüfung nach § 34 Abs. 1 BNatSchG durchzuführen ist, wurde eine Vorprüfung durchgeführt. Im Rahmen der Vorprüfung ist die Frage zu klären, ob dem jeweiligen Vorhaben die von § 34 Abs. 1 BNatSchG vorausgesetzte Eignung zur erheblichen Gebietsbeeinträchtigung zu attestieren ist. Dabei bemisst sich die Erheblichkeit der Gebietsbeeinträchtigung nicht anhand der Schwere oder Intensität projektbedingter Einwirkungen, sondern ausschließlich daran, ob die Wirkfaktoren des jeweiligen Vorhabens aus sich heraus oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten die im jeweiligen Gebiet verfolgten Schutz- und Erhaltungsziele in Mitleidenschaft ziehen können (vgl. nur EuGH Slg. 2004, I-7405 Rn. 41 ff.). Im Rahmen der Prüfung wurden unter anderem mögliche anlagenbedingte und betriebsbedingte Beeinträchtigungen geprüft. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass durch einen direkten Flächenentzug (Überbauung bzw. Versiegelung) kein FFH-Lebensraumtyp und keine FFH-Art betroffen sind. Die untere Naturschutzbehörde teilt diese Auffassung. Im Rahmen einer möglichen betriebsbedingten Einwirkung (Einträge wie Nährstoffe, Salz, Staub etc.) auf den Lebensraumtypen „Wacholderheide (5130)“ wurde festgestellt, dass Veränderung von Standortbedingungen bzw. der Vegetationsstrukturen durch die Verschiebung des Fahrbahnrandes um durchschnittlich 2,25 m in nördliche Richtung und einer damit einhergehenden Verkleinerung des Pufferstreifens, die Funktionen des Systems und des FFH-Lebensraumes nicht in maßgeblichem Umfang beeinflussen und dauerhaft eingeschränkt oder gestört werden, so dass anzunehmen ist, dass die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes insgesamt nicht erheblich beeinträchtigt werden (Vgl. Unterlage U19.4). Daher konnte auf eine Verträglichkeitsprüfung verzichtet werden. Das Vorhaben ist daher zulässig.

4.2.6.2 Landschaftsschutzgebiet

Vom geplanten Vorhaben ist ferner das Landschaftsschutzgebiet Nr. 1.130 „Gromberger Heide“ betroffen. Das Landschaftsschutzgebiet umfasst eine Fläche von 126 ha. Es handelt sich um einen Weißjuraberg mit Wald, Schafweiden und zwei Burgruinen. Infolge der Konzentrationswirkung ersetzt der Planfeststellungsbeschluss die für das Vorhaben erforderliche Befreiung i.S.v. § 67 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. § 54 Abs. 3 NatSchG. Eine Befreiung nach § 67 BNatSchG von der Landschaftsschutzverordnung für den Landkreis Aalen über das Schutzgebiet „Gromberger Heide“ vom 05.12.1968 kann aufgrund des überwiegenden öffentlichen Interesses an der Verwirklichung des Ausbauvorhabens im Einvernehmen mit der unteren Naturschutzbehörde erteilt werden. Gemäß § 2 der genannten Verordnung ist es im geschützten Gebiet verboten, Veränderungen vorzunehmen, die die Landschaft verunstalten oder die Natur schädigen oder den Naturgenuss beeinträchtigen. Zwischen Bau-Km 0+000 und 0+620 wird eine Teilfläche des SG überplant. Im LSG werden ca. 7.500 m² vorwiegend durch den Bau des Regenrückhaltebeckens 1 und dessen Zuweg in Anspruch genommen. Der dauerhafte Verlust von 2.550 m² Biotopflächen des (1600 m² Feldgehölz und 950 m² sonstige Biotope mit sehr geringer bis geringer Bedeutung) und die zusätzliche baubedingte Inanspruchnahme von weiteren 4990 m² Biotopflächen (davon 2040 m² Feldgehölz, 30m² Feldhecke mittlerer Standorte sowie 2920 m² sonstige Biotope mit sehr geringer bis mittlerer Bedeutung (hauptsächlich versiegelte Wege und Straßenflächen) stellen eine Beeinträchtigung des Schutzzwecks der Landschaftsschutzgebietsverordnung dar. Maßnahmen zur Vermeidung und zur Minimierung sind die Bestellung einer Umweltbaubegleitung (Maßnahme 1V), der Schutz von wertvollen Lebensräumen durch Abschränkung (Maßnahme 2 V) dar. Im Bereich des Baufeldes können die Biotope durch die Maßnahme 7 V bis auf einen 3 m breiten von Gehölzfläche offenzuhaltendem Streifen (ca. 380 m²) entlang des RRB 1 landschaftsgerecht wiederhergestellt werden. Das Vorhaben dient in seiner Gesamtheit der Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und soll bei der Bewältigung des Verkehrsaufkommens helfen. Die Berücksichtigung des verhältnismäßig geringen dauerhaften Flächenverlusts von ca. 0,3 ha und zeitweiligen Verlusts von ca. 0,5 ha sowie der Tatsache, dass nur am südlichen Rand in das Landschaftsschutzgebiet eingegriffen wird und keine für das Landschaftsschutzgebiet charakteristischen Biotoptypen (Wald, Schafweide) betroffen

sind, tragen dazu bei, dass die Schutzziele des gesamten Landschaftsschutzgebietes erhalten und die Eigenart der Landschaft gewahrt bleiben. Die Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses rechtfertigen daher vorliegend die Erteilung einer Befreiung.

4.2.6.3 Naturschutzgebiet

Im Vorhabengebiet befindet sich das Naturschutzgebiet Nr. 1.130 "Gromberger Heide". Es liegt nördlich der B29 und weitgehend vollständig innerhalb des FFH-Gebietes 7327-341 "Härtsfeld". Als Schutzziel wird in § 3 der Verordnung des Regierungspräsidiums Stuttgart als höhere Naturschutzbehörde über das Naturschutzgebiet »Gromberger Heide« vom 4. Dezember 1984 (GBl. v. 23.01.1985, S. 2) die Erhaltung einer markant gelegenen und typischen Wacholderheide mit einer Vielzahl und teilweise einem Massenvorkommen seltener und besonders geschützter Pflanzenarten als Lebensraum für eine vielfältige Fauna genannt. In dem Naturschutzgebiet sind nach § 4 der Verordnung alle Handlungen verboten, die zu einer Zerstörung, Beschädigung oder Veränderung des Schutzgebietes oder seiner Bestandteile, zu einer nachhaltigen Störung oder zu einer Beeinträchtigung der wissenschaftlichen Forschung führen können.

Die von der Antragstellerin vorgelegten Untersuchungen kommen zu dem Ergebnis, dass durch das Vorhaben eine Beeinträchtigung des Naturschutzgebiets zu erwarten ist. Der Eingriff am südlichen Rand des NSG erfolgt in Biotoptypen im Übergang zur angrenzenden B29 und deren Nebenflächen. Der Fahrbahnrand verschiebt sich um durchschnittlich 2,25 m in nördliche Richtung. Im Eingriffsbereich sind zwar keine hochwertigen Biotope bzw. keine Vorkommen von Arten oder Lebensräumen des Schutzzweckes bekannt, gleichwohl wird durch den Eingriff der für das Schutzgebiet wichtige Pufferstreifen deutlich verkleinert. Die von der B29 ausgehenden Beeinträchtigungen (z.B. Schadstoffbelastungen, Verlärmung, Besucherdruck) reichen somit weiter in das NSG hinein und reduzieren damit die sensiblen Bereiche des Schutzgebietes durch eine graduelle Entwertung. Durch die Flächeninanspruchnahme ist mit einem

dauerhaften Verlust von 350 m² hoch bis mittel bedeutenden Biotopflächen zu rechnen. Diese Flächen setzen sich aus 220 m² mesophytischer Saumvegetation, 120 m² Feldhecke mittlerer Standorte und 10 m² Gebüsch mittlerer Standorte zusammen. Als Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung sind die Maßnahmen 1 V „Umweltbaubegleitung“ und 2 V „Schutz von wertvollen Lebensräumen durch Abschränkung“ vorgesehen.

Der Antragstellerin wird daher im Rahmen der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses von dem Verbot des § 4 Abs. 2 Ziff. 1 und 3 der oben genannten Verordnung gemäß § 67 Abs. 1 BNatSchG i.V.m § 54 Abs. 3 NatSchG und § 6 der zuvor genannten Verordnung in Einvernehmen mit der höheren Naturschutzbehörde eine Befreiung von den Verboten der Verordnung erteilt.

Eine Befreiung gem. § 67 Abs. 1 BNatSchG von den Geboten und Verboten des Bundesnaturschutzgesetzes, in einer Rechtsverordnung auf Grund des § 57 BNatSchG sowie nach dem Naturschutzrecht der Länder auf Antrag kann gewährt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist oder die Durchführung der Vorschriften im Einzelfall zu einer unzumutbaren Belastung führen würde und die Abweichung mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege vereinbar ist.

Die Befreiung von den Verboten der Verordnung des Naturschutzgebiets kann aufgrund des überwiegenden öffentlichen Interesses an der Verwirklichung des geplanten Vorhabens erteilt werden. Das Vorhaben dient der Erhöhung der Verkehrssicherheit (Vgl. B. III. 1.2) und dient somit dem Gemeinwohl und liegt daher im öffentlichen Interesse. Die derzeitige bauliche Situation bedingt ein stark erhöhtes Unfallaufkommen. Durch die Errichtung eines zusätzlichen Fahrstreifens, der Lichtenanlage sowie der Anpassung des Kuppenhalbmessers etc. erfolgt eine deutliche Verbesserung der baulichen Situation unter Sicherheitsgesichtspunkten. Diese Aspekte überwiegen die mit der Verwirklichung des Vorhabens verbundenen Beeinträchtigungen in das Naturschutzgebiet. Die Inanspruchnahme von Flächen innerhalb des Naturschutzgebiets ist

darüber hinaus auch nicht zu vermeiden. Bei der Trassierung war die Vorhabenträgerin an den Bestand gebunden. Weder in rechtlicher Hinsicht noch mit Blick auf die tatsächlichen Gegebenheiten sind Anhaltspunkte ersichtlich, die bezüglich der gewählten Tassenführung eine andere Beurteilung nahelegen würden. Dazu ist die durch die Flächeninanspruchnahme in Anspruch genommene Fläche im Vergleich zu der Gesamtfläche von 18,0 ha als eher geringfügig einzustufen, sodass auch nicht zu befürchten ist, dass das Naturschutzgebiet und der mit ihm verfolgte Zweck in seinem Bestand gefährdet ist. Aus den genannten Gründen ist die Erteilung der Befreiung gerechtfertigt.

Im Antrag auf Befreiung von den Verboten der NSGVO "Gromberger Heide" vom 29.10.2015 wurden in Abstimmung mit dem Landschaftserhaltungsverband Ostalbkreis die Pflegemaßnahmen 17 ACEF "Erstpflge von Feldhecken und verbuschten Wacholderheideflächen" festgelegt. Unter Einhaltung der genannten Pflegemaßnahmen und weiterer Auflagen (siehe Vermeidungsmaßnahme 1 V "Umweltbaubegleitung") wurde dem Straßenbauvorhaben zugestimmt.

4.2.6.4 Biotope

Zwar führt der Ausbau zu teils erheblichen Beeinträchtigungen einzelner nach § 30 Abs. 1 BNatSchG, § 33 Abs. 1 NatSchG geschützter Biotope (Feldgehölze und Feldhecken). In Anbetracht der vorliegenden Gegebenheiten und der mit dem Vorhaben intendierten Zielsetzungen wird jedoch im Einvernehmen mit der unteren Naturschutzbehörde eine Ausnahme vom grundsätzlichen Verbot solcher Beeinträchtigungen gemäß § 30 Abs. 2 i.V.m. § 30 Abs. 3 BNatSchG zugelassen.

Die Voraussetzungen des § 30 Abs. 3 BNatSchG sind vorliegend gegeben. Im Rahmen des landschaftspflegerischen Kompensationskonzepts wird neben einer größtmöglichen Vermeidung bzw. Minimierung von Eingriffen in geschützte Biotope auch der Verlust bzw. die Beeinträchtigung der betroffenen gesetzlich geschützten Biotope ausgeglichen. Dabei findet kein Eingriff in die Böden der Wacholderheide statt. Ein

Großteil der Böden, in die eingegriffen wird, muss aufgrund des Standorts als vorbelastet angesehen werden (im Bereich der bestehenden Straßenböschung). Die Flächenverluste bei den Biotopen werden durch gleichartige Neupflanzungen ausgeglichen, die in den Maßnahmenblättern detailliert erläutert werden. Es werden gleichartige Biotope geschaffen, die mit den beeinträchtigten Biotopen im Wesentlichen übereinstimmen und in räumlichem Bezug stehen. Für weitere Details wird auf die Maßnahmenblätter (Unterlage 9.3a) verwiesen. Diese Maßnahmen sowie die mit der Planung verfolgte und im Allgemeinwohlinteresse liegende Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs rechtfertigen die Erteilung einer Ausnahme im vorliegenden Fall.

Soweit auf den Biotopverbund hingewiesen wurde, ist anzumerken, dass der Biotopverbund von der Vorhabenträgerin ausreichend berücksichtigt wurde. Das Vorhabengebiet liegt innerhalb von Such- und Kernräumen für Biotopverbundsflächen trockener, mittlerer und feuchter Standorte. (Vgl. Fachplan Landesweiter Biotopverbund, LUBW, 2014). Kernflächen des Biotopverbunds stellen die Ausgangsbiopte des Biotopverbunds dar, jene Biotope also, die in einen räumlichen Verbund gebracht bzw. als verbindungswürdig betrachtet werden. Kernflächen können durch wirksame Maßnahmen des Biotopverbundes verbessert, erweitert oder vermehrt werden. Im Rahmen des Vorhabens wird in sehr geringem Maße in eine Kernfläche eingegriffen. Dabei handelt es sich um eine Fläche die gleichzeitig NSG ist und darüber hinaus kompensiert wird (s.o.). Die Untersuchungen haben ergeben, dass Zerschneidungs- bzw. Trennwirkungen durch die bestehenden Straßen (B29 und K3200) bereits aktuell vorhanden sind und durch das geplante Vorhaben nicht verstärkt werden, sodass kein projektrelevanter Wirkfaktor angenommen werden kann (Unterlage 16.6 Kapitel 5.1).

Soweit von Abteilung 5, Fachbereich Naturschutz darauf hingewiesen wurde, dass sich auf den Flurstücken 1956 und 1957 auf der Gemarkung Lauchheim-Röttingen ein Vorkommen der Labkraut-Wiesenraute befindet, waren keine weitergehenden Maßnahmen festzusetzen. In das geschützte Biotop, auf dem die Wiesenraute wächst, wird

nicht eingegriffen. Zudem ist die Fläche durch die Maßnahme 2 V geschützt. Im Rahmen dieser Maßnahme erfolgt die Ausweisung von Bau-Tabuflächen zum Schutz von wertvollen Lebensräumen durch Abschränkung.

4.2.7 Artenschutz

Bei der Zulassung des Vorhabens wurden auch die speziellen Artenschutzbestimmungen der §§ 44 ff. BNatSchG beachtet.

Die Vorschriften des Artenschutzrechts dienen dem Schutz und der Pflege speziell geschützter wildlebender Tier- und Pflanzenarten. Besondere Bedeutung kommt den Verbotsbestimmungen des § 44 Abs.1 BNatSchG zu. Unter die in §§ 44, 7 Abs. 2 Nr. 12 ff. BNatSchG genannten besonders oder streng geschützten Arten fallen insbesondere die streng geschützten Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie die in Europa heimischen wildlebenden Vogelarten i.S.v. Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie. Im Rahmen der Umweltbetrachtung fanden auch spezielle artenschutzrechtliche Untersuchungen im Plangebiet statt. Hierbei wurde auch Verbotstatbestände nach §§ 44 Abs. 1 BNatSchG bezüglich der gemeinschaftlichen geschützten Arten (alle europäischen Vogelarten sowie Arten des Anhangs IV FFH-Richtlinie) abgehandelt. Weitere Arten, die nicht in Anhang IV genannte sind, wie z.B. die Mehrheit der Amphibienarten, wurden aufgrund ihrer Planungsrelevanz ebenfalls kartiert und wurden im Zuge der Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG berücksichtigt. Auf Anregung der unteren Naturschutzbehörde wurde eine entsprechende Nebenbestimmung in diesen Beschluss aufgenommen, die eine Plausibilisierung der faunistischen Kartierung vor Baubeginn vorsieht (A.IV.13). Damit wird u.a. sichergestellt, dass keine weiteren Arten in das Vorhabengebiet eingewandert sind. Für den unwahrscheinlichen Fall, dass im Rahmen der Plausibilisierung weitere Arten festgestellt werden, behält sich die Planfeststellungsbehörde die Festsetzung weiterer Nebenbestimmungen und Auflagen vor. (A.IV.13).

4.2.7.1 Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens sind mehrere Arten betroffen. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die geschützten Arten sind im Artenschutzfachbeitrag (19.3a), den Maßnahmenblättern (Unterlage 9.3a) sowie der Faunistischen Kartierung (Unterlage 19.5 f.) beschrieben und unter artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten bewertet. Die Untersuchung wurde im Wirkungsbereich der Maßnahme anhand von zahlreichen Begehungen kartiert. Die Erhebungsmethoden sind fachlich nicht zu beanstanden. Der Anregung der unteren Naturschutzbehörde folgend, wurde eine Überprüfung (Plausibilisierung) der vorgelegten Kartierungen (insbesondere hinsichtlich der untersuchten Tierarten und der Aktualität der Daten) vor Baubeginn als Nebenbestimmung aufgenommen.

4.2.7.1.1 Vögel

Die detaillierten Ergebnisse der Vogelkartierung sind den Unterlagen 19.5 und 19.3a zu entnehmen. Im Untersuchungsgebiet wurden insgesamt 73 Vogelarten nachgewiesen. Von den nachgewiesenen Vogelarten können 46 als Brutvogelarten im eigentlichen Untersuchungsgebiet gewertet werden. 27 Arten können als Brutvogelarten bzw. Nahrungsgäste im näheren Umfeld gelten. Anhand der „Formblätter Artenschutz“ (Unterlage 19.3a) wurde gutachterlich geprüft, ob die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG für die im Untersuchungsgebiet vorkommenden Vögel ausgelöst werden können. Anhand einer Betroffenheitsprognose wurden die planungsrelevanter Vogelarten unter Berücksichtigung der bau-, anlagen- sowie betriebsbedingten Wirkzonen ermittelt. Für den Bluthänfling, Dorngrasmücke, Goldammer, Grauschnäpper, Rebhuhn sowie Wacholderdrossel war eine Betroffenheit nicht vorweg auszuschließen. Daher wurden diese detailliert zu untersucht.

Für die genannten Arten besteht das Risiko der Tötung oder Verletzung während der Baufeldräumung (Fang, Tötung oder Verletzung von Tieren, § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG). Mit der Maßnahme 3 V (Bauzeitenregelung) wird durch die Durchführung der Gehölzrodung außerhalb der Vegetationszeit, ein mögliches Tötungs- oder Verlet-

zungrisikos von Individuen, besetzten Nestern oder Eiern der genannten Arten vermieden. Da durch das Vorhaben keine wesentliche Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der B29 prognostiziert wird, ist betriebsbedingt von keiner signifikanten Veränderung des allgemeinen Verletzungs- oder Tötungsrisikos auszugehen.

Während der Bauphase könnten sich zeitweise Störungen durch Lärm und visuelle Störreize für Brutpaare ergeben (Störung wildlebender Tiere, § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Durch die Vermeidungsmaßnahme 3 V (Bauzeitregelung) kann eine baubedingte Störung während der Brutzeit allerdings effektiv vermieden werden. Auch betriebsbedingt ist von keiner signifikanten Veränderung der bereits bestehenden Störungsvorbelastung durch Lärm und visuelle Störreize auszugehen.

Um den Eintritt eines Verbotstatbestandes (Beschädigung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten, § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) durch die Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der Goldammer und des Grauschnäppers zu verhindern, werden die Ausgleichsmaßnahme 11 ACEF (Entwicklung und Anlage von Gehölzstrukturen mit extensiven Wiesenflächen beim Kreuzungsbereich B29 / K 3200 mit 4.950 m²) sowie 17 ACEF (Erstpflanze von Feldhecken und verbuschten Wacholderheideflächen mit einer Gesamtfläche von 6.310 m²) umgesetzt. Für den Grauschnäpper wird die vorgezogene Ausgleichsmaßnahme 18 ACEF (Anbringen von Nistkästen für Vögel: hier 5 Kästen für Halbhöhlenbrüter im nahen Umfeld des bisherigen Habitats an geeigneten Standorten) herangezogen. Somit kann sichergestellt werden, dass die ökologische Funktionalität im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt (§ 44 Abs. 5 S. 1 BNatSchG) und somit der Eintritt eines Verbotstatbestands vermieden werden kann. In Bezug auf die Wacholderdrossel ist aufgrund des vergleichsweise weit verbreiteten Lebensraumspektrums und der durchschnittlichen Ortstreue der Wacholderdrossel sowie der Situation, dass im nahen Umfeld noch ausreichend, derzeit nicht besetzte Fortpflanzungs- und Ruhestätten gegeben sind, nach der gutachterlichen Untersuchung von einer kontinuierlichen ökologischen Funktionalität im räumlichen Zusammenhang auszugehen, sodass auch kein Verbotstatbestand erfüllt wird.

Die Betroffenheitsprognose nicht planungsrelevanter Vogelarten kam unter Berücksichtigung der bau-, sowie anlagenbedingten Wirkzonen zu dem Ergebnis, dass der Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowie von Nahrungshabitaten von besonders geschützten Brutvogelarten durch den Straßenausbau gegeben ist. Betroffen sind Vogelarten der Gilde der Baumbrüter (z.B. Buchfink, Stieglitz, Rabenkrähe), der Gebüschbrüter (z.B. Amsel, Gartengrasmücke, Heckenbraunelle, Mönchsgrasmücke, Rotkehlchen, Zilpzalp), sowie der Höhlenbrüter (z.B. Blaumeise, Buntspecht, Gartenbaumläufer, Kohlmeise). Diese Arten sind noch als häufig bis sehr häufig vorkommend und als nicht gefährdet in Baden-Württemberg einzustufen. Bezüglich des Lebensraumes sind diese Arten wenig anspruchsvoll. Da im nahen Umfeld vergleichbare ähnliche Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowie Nahrungshabitate noch häufig vorhanden sind, und Ausweichmöglichkeiten von daher ausreichend gegeben sind, bleibt die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang insgesamt erhalten. Zudem werden mit den vorgesehenen naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen verlorengehende Habitatstrukturen wiederhergestellt (u.a. Feldhecken und Feldgehölze, siehe Unterlage 19.1, 19.1a). Bedingt durch die niedrige Fluchtdistanz bzw. die geringe Störungsempfindlichkeit der betroffenen ubiquitären Arten, wirken sich bau- bzw. betriebsbedingte Störungen nicht auf den günstigen Erhaltungszustand der jeweiligen Lokalpopulation aus. Zum Schutz von Individuen, besetzten Nestern oder Eiern werden die Baufeldräumung sowie die Gehölzrodungen nur außerhalb der Vegetationszeit (Anfang Oktober bis Ende Februar) durchgeführt (Maßnahme 3 V: Bauzeitenregelung). Da sich dieser Zeitraum außerhalb der Brutzeit der Vogelarten befindet, kann das Tötungs- oder Verletzungsrisiko somit vermieden werden. Verbotstatbestände i.S.d. § 44 Abs. 1 BNatSchG werden somit nicht verwirklicht.

4.2.7.1.2 Fledermäuse

Insgesamt wurden acht Fledermausarten nachgewiesen. Bei den registrierten Fledermausarten handelt es sich um Arten nach IV der FFH-Richtlinie, die zudem nach § 7 BNatSchG Abs. 1 Nr. 14 streng geschützt sind. Das Mausohr (*Myotis myotis*) ist des Weiteren in Anhang II der FFH-Richtlinie geführt. Aufgrund der Nähe zum Straßenausbauvorhaben waren mögliche Beeinträchtigungen durch das Gutachten vertiefend zu

prüfen. Das Gutachten schlägt aufgrund der Ergebnisse der Untersuchung verschiedene Maßnahmen vor, die die Antragstellerin in ihre geplanten Maßnahmen integriert hat (Vgl. nur Unterlagen 9.2 und 9.3a).

Nach den gutachterlichen Ausführungen kann im Zuge der Freimachung des Baufelds nicht ausgeschlossen werden, dass Quartierbäume mit Höhlungen und Spalten, die von Fledermäusen (ggf. auch von Großer / Kleiner Bartfledermaus) als Habitatbäume genutzt werden, durch die Gehölzrodung betroffen sind (Fang, Tötung oder Verletzung von Tieren, § 44 Abs. 1 Nr. 1). Durch Vermeidungsmaßnahmen kann der Eintritt von einem Verbotstatbestand jedoch verhindert werden. Innerhalb des Baufeldes werden daher ältere Bäume im Rahmen der Umweltbaubegleitung (Maßnahme 1 V: Umweltbaubegleitung) vor der Rodung detailliert auf mögliche Quartiere von Fledermäusen (Höhlungen, Spalten, etc.) von einem Fledermaussachverständigen überprüft und markiert. Die Gehölzrodung darf dabei zum Schutz der betroffenen Arten nur im Zeitraum von November bis Februar durchgeführt werden (Maßnahme 3 V: Bauzeitenbegrenzung). Bäume bei denen keine Eignung als Winterquartier vorliegt, können normal gefällt werden. Habitatbäume mit Quartierpotenzial für Winterquartiere werden "sanft" gefällt. Dies bedeutet, dass Baumkrone und Stamm der Habitatbäume müssen abschnittsweise gehalten (Fällkran oder unter Einsatz von Seilklettertechnik), abgetragen sowie unter Schonung zu Boden transportiert werden. Anschließend werden die Habitatbäume unter Kontrolle des Fledermaussachverständigen abschnittsweise zersägt. Ggf. vorhandene Fledermausvorkommen werden geborgen. Durch diese Maßnahmen wird das Risiko der Tötung bzw. Verletzung von Individuen größtmöglich vermieden. Da durch das Vorhaben keine wesentliche Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der B29 prognostiziert wird, ist nach den gutachterlichen Ausführungen betriebsbedingt von keiner signifikanten Veränderung des allgemeinen Verletzungs- oder Tötungsrisikos für die Große / Kleine Bartfledermaus auszugehen. Ein Verbotstatbestand wird somit nicht erfüllt.

Das gutachterliche Ausführen zeigen, dass sich im Zuge der Bauphase zeitweise Störungen durch Lärm, Erschütterungen und visuelle Störreize für die Habitate der Gro-

ßen / Kleinen Bartfledermaus ergeben können. Aufgrund der Nachtaktivität der Fledermäuse sowie der anzunehmenden geringen Empfindlichkeit gegenüber Lärm, wird die zeitweise Störung im Zuge der Bauausführung keinen Einfluss auf den derzeitigen Erhaltungszustand der Großen / Kleinen Bartfledermaus haben. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen treten nicht ein. Der Verbotstatbestand (Störung wildlebender Tiere, § 44 Abs. 2 Nr. 2) wird somit nicht erfüllt.

Der Tatbestand der Entnahme, Beschädigung bzw. Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten, § 44 Abs. 1 Nr. 3, lässt sich anlagenbedingt nicht vollständig ausschließen. Die gutachterlichen Ausführungen zeigen, dass potenziell Quartiere von baumhöhlen- bzw. -spalten bewohnenden Fledermäusen betroffen sein könnten, die sich innerhalb der vom Vorhaben benötigten Gehölzflächen (Feldgehölze, Feldhecke) sowie Baumreihen befinden. Deshalb ist eine vorgezogene Ausgleichsmaßnahme vorgesehen. Da Fledermäuse Quartiere im räumlichen Verbund und mit zeitlichen Unterbrechungen nutzen, wird die Maßnahme 19 A_{CEF}: "Anbringen von Kästen für Fledermäuse", vorsorglich durchgeführt. Hierdurch wird für gegebenenfalls vorkommende baumhöhlennutzende Fledermäuse die kontinuierliche ökologische Funktionalität im räumlichen Zusammenhang gewährleistet. Die Maßnahme ist zeitlich deutlich vor Beginn der Gehölzrodungen umzusetzen. Somit kann der Eintritt des Verbotstatbestands für die betroffenen Arten vermieden werden.

4.2.7.1.3 Amphibien

Im Rahmen der Erhebung wurden 6 Amphibienarten nachgewiesen. Hierbei handelt es sich um die Erdkröte, den Kleinen Wasserfrosch, den Teichfrosch, den Grasfrosch, den Bergmolch, den Kammmolch und den Teichmolch. Für den streng geschützten Kammmolch (Art des Anhangs II und IV der FFH-Richtlinie, der zudem nach § 7 BNatSchG Abs. 2 Nr. 14 streng geschützt ist) werden unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen 8V (Optimierung der vorhandenen Amphibien Leiteinrichtung), 1V (Umweltbaubegleitung) und 3V (Bauzeitenregelung) keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgelöst.

4.2.7.1.4 Reptilien

Im Rahmen der Erhebung wurden drei Reptilienarten nachgewiesen. Dabei handelt es sich um die Zauneidechse, die Blindschleiche und die Ringelnatter. Das potentielle Vorkommen der Schlingnatter konnte nicht nachgewiesen werden. Bei der Zaun-eidechse handelt es sich um eine Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie, die gleichzeitig auch streng geschützt ist. Blindschleiche und Ringelnatter sind nach § 7 Abs. 1 Nr. 13 BNatSchG besonders geschützt. Mögliche Projektwirkungen auf diese Arten werden im Rahmen der Eingriffsregelung abgehandelt. Der Eintritt des Verbotstatbestands hinsichtlich der Zauneidechse nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kann durch die Maßnahmen 1V (Umweltbaubegleitung), Maßnahme 3V (Bauzeitenregelung), 2V (Schutz von wertvollen Lebensräumen durch Abschränkung) verhindert werden. Durch die Maßnahme 2 V (Schutz von wertvollen Lebensräumen durch Abschränkung) kann eine direkte Beeinträchtigung von Zauneidechsen-Habitaten und somit der Eintritt eines Verbotstatbestands nach § 44 Absatz 1 Nummer 3 BNatSchG vermieden werden. Die Funktionalität im räumlichen Zusammenhang bleibt gewahrt.

4.2.7.1.5 Schmetterlinge

Insgesamt wurden 39 Tagfalter- und Widderchenarten im Rahmen der Erfassung nachgewiesen. Schmetterlingsarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie konnten nicht festgestellt werden und sind durch das Vorhaben nicht betroffen. Mit Kaisermantel, Magerrasen-Perlmutterfalter, Berghexe, Rostbraunes Wiesenvögelchen, Goldene Acht, Kleiner Perlmutterfalter, Himmelblauer Bläuling, Silberbläuling, Hauhechel-Bläuling, Sechsfleck-Widderchen, Beilfleck-Widderchen und Kleines Fünffleck- Widderchen kommen besonders geschützte Arten nach § 7 BNatSchG Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG vor, die im Rahmen der Eingriffsregelung (LBP, siehe Unterlage 19.1 19.1a) behandelt werden.

4.2.7.1.6 Haselmaus

Für die Haselmaus wurde mit Hilfe einer Geländebegehung eine Potentialabschätzung durchgeführt. Dabei wurden aufgrund der engen Habitatbindung der Haselmaus an Gehölze sämtliche Gehölzflächen hinsichtlich der Habitateignung eingestuft. Anhand

der Einschätzung des Habitatpotenzials sind die östlich an die Teichkette angrenzenden Waldbereiche aufgrund des Angebots an Baumhöhlen sowie geeigneter Nahrungshabitate als hochwertiger potenzieller Lebensraum der nach BNatSchG streng geschützten Haselmaus einzustufen. Von Bedeutung sind ebenfalls die heckenbestandenen Wacholderheide bzw. Magerrasenbereiche sowie Teilstrecken der bahnbegleitenden Gehölzbereiche. Eine weitere Kartierung zur Erfassung der Haselmaus erfolgte über das Ausbringen sog. Nesttubes. Es konnten dabei keine Nachweise der Haselmaus erbracht werden. Ein Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 BNatSchG wird somit nicht verletzt.

4.3 Klimaschutz

Das Vorhaben kann auch unter Berücksichtigung der Belange des Klimas antragsgemäß festgestellt werden.

4.3.1 Rechtsgrundlagen

Gemäß Art. 20a GG und § 13 des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) sind auch die Belange des Klimas in der Abwägung zu berücksichtigen. Nach Art. 20a GG schützt der Staat auch in Verantwortung für künftige Generationen eine natürliche Lebensgrundlage im Rahmen der verfassungsmäßigen Ordnung durch die Gesetzgebung und nach Maßgabe von Gesetz und Recht durch die vollziehende Gewalt und Rechtsprechung. Dieser Schutzauftrag umfasst dabei auch den Schutz des Klimas (BVerfG, Beschluss vom 24.03.2021 – 1 BvR 2656/18 – Rn. 198 m.w.N.) Dieser Schutz ist nicht nur von der Legislative, sondern auch bei abwägenden Entscheidungen der Exekutive – wie hier in dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss – zu berücksichtigen. Innerhalb dieser Abwägungsentscheidung genießt das Klimaschutzgebot aber keinen unbedingten Vorrang gegenüber anderen Belangen. Sein Gewicht nimmt aber bei fortschreitendem Klimawandel weiter zu (BVerfG, Beschluss vom 24.03.2021 – 1 BvR 2656/18 – Rn. 198).

Das in Art. 20 GG beinhaltete Abwägungsgebot wird durch das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG konkretisiert und ergänzt. Nach dieser Vorschrift haben

die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Zweck des KSG ist es, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben unter Berücksichtigung der ökologischen, sozialen und ökonomischen Folgen zu gewährleisten (§ 1 Satz 1 und 2 KSG).

Die aus Art. 20a GG und § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG erwachsende Verpflichtung, den Belang des Klimaschutzes in die Abwägung einzustellen und die im KSG festgelegten Klimaschutzziele zu berücksichtigen, führt allerdings nicht dazu, dass nur noch solche Planungsvorhaben realisiert werden dürfen, die klimaneutral sind, einen bestimmten Grenzwert einhalten oder eine emissionsmindernde Wirkung haben. Die in § 4 Abs. 1 KSG i.V.m. Anlage 2 festgesetzte Minderung der Emissionen muss nicht projektspezifisch erfolgen, sie kann vielmehr in der Gesamtheit des ihr jeweils zugehörigen Sektors erfolgen. So können sich bestimmte Maßnahmen und Projekte auch mindernd auf den Sektor auswirken und so eine emissionserhöhende Wirkung eines anderen Projekts ausgleichen. Beispiele für eine solche Maßnahme kann zum Beispiel die Förderung von Elektromobilität, eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen oder eine Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personennah- und -fernverkehrs sein.

Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Urteil vom 04.Mai 2022 (BVerwG 9 A 7.21) über die Anwendung des Berücksichtigungsgebots des Klimaschutzgesetzes entschieden. Derzeit existieren allerdings noch keine konkretisierenden Vorgaben und Regelungen dahingehend, wie die Berücksichtigung zu erfolgen hat und die großräumigen Klimawirkungen eines Vorhabens zu ermitteln und abzuhandeln sind, beziehungsweise wie der Treibhausgasausstoß einer geplanten Straße zu berechnen ist. Weder gibt es normative Leitlinien, noch existieren Verwaltungsvorschriften, Ausführungsvorschriften, Leitfäden. Das Bundesverwaltungsgericht hat insoweit klargestellt, dass keine „überspannten“ Anforderungen gestellt werden dürften. Die Erfüllung der Berücksichtigungspflicht müsse „mit Augenmaß“ bestimmt und konkretisiert werden. Den Behörden dürfe kein unzumutbarer Aufwand abverlangt werden. Einen ersten Leitfaden gibt

der Entwurf zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr. Dieser entspricht seiner Methodik nach dem Methodenhandbuch des Bundesverkehrswegeplans. Eben diese Methodik wurde in dem o.g. Urteil durch das Bundesverwaltungsgericht gebilligt.

Unter dem Begriff Treibhausgase (THG) sind zunächst diejenigen gasförmigen Bestandteile in der Atmosphäre zu verstehen, die sowohl natürlichen wie anthropogenen Ursprungs sind und welche thermische Infrarotstrahlung absorbieren und wieder ausstrahlen. Diese Eigenschaft verursacht den Treibhauseffekt. Zu den reglementierten Treibhausgasen zählen: Kohlendioxid (CO₂), Methan (CH₄), Distickstoffoxid (N₂O), teilfluorierte Kohlenwasserstoffe (H-FKW), perfluorierte Kohlenwasserstoffe (PFKW), Stickstofftrifluorid (NF₃) und Schwefelhexafluorid (SF₆). Im Straßenverkehr werden drei THG emittiert, insbesondere Kohlendioxid (CO₂), zudem Distickstoffoxid („Lachgas“) (N₂O) und Methan (CH₄). Die anthropogene Freisetzung von Treibhausgasen wird summarisch in Kohlendioxidäquivalenten (CO₂-eq) umgerechnet, wobei eine Tonne Kohlendioxidäquivalent eine Tonne Kohlendioxid oder die Menge eines anderen Treibhausgases ist, die in ihrem Potenzial zur Erwärmung der Atmosphäre einer Tonne Kohlendioxid entspricht (vgl. § 2 Nr. 2 KSG).

§ 3 Abs. 1 KSG legt fest, dass die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise – 1. – bis zum Jahr 2030 um mindestens 65 Prozent und – 2. – bis zum Jahr 2040 um mindestens 88 Prozent gemindert werden. Zur Erreichung dieser nationalen Klimaschutzziele legt § 4 Abs. 1 KSG i.V.m. Anlage 2 jährliche Minderungsziele durch die Vorgabe von Jahresemissionsmengen u.a. für den Sektor Verkehr fest (§ 4 Abs. 1 Nr. 3 KSG). Nach der Anlage 2 betragen diese zulässigen Jahresemissionsmengen für die Jahre 2020 bis 2030 die dort angegebenen Mengen an Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten.

4.3.2 Ermittlung und Beschreibung der THG-Emissionen durch den Vorhabenträger

Um feststellen zu können, inwieweit das Vorhaben den Zielen und dem Zweck des KSG entspricht, sind die zu erwartenden und dem Vorhaben anzulastenden THG-Emissionen im Wege einer Abschätzung zu ermitteln. Dies betrifft jedoch nur diejenigen THG-Emissionen, die dem konkreten Einzelvorhaben final zugerechnet werden können. Deshalb sind die THG-Emissionen aus der Fahrzeugproduktion sowie die Gewinnung und Herstellung der Treibstoffe außer Betracht zu lassen. Da das Berücksichtigungsgebot des § 13 KSG aber sektorenübergreifend zu verstehen ist, sind bei der Ermittlung grundsätzlich alle in Anlage 2 zum KSG genannten Sektoren in den Blick zu nehmen, soweit das Vorhaben diesbezüglich Auswirkungen aufweist. Die Ermittlung der THG-Emissionen für Straßenbauvorhaben erfolgt deshalb getrennt für die folgenden Teilbereiche:

- THG-Lebenszyklusemissionen: Bau, Erhaltung und Betrieb der Straßeninfrastruktur und seiner Bauwerke (Sektor „Industrie“ i.S.d. KSG)
- Verkehrsbedingte THG-Emissionen durch die Nutzung der Straßenverkehrsinfrastruktur nach Fertigstellung (Sektor „Verkehr“ i.S.d. KSG)
- Landnutzungsbedingte THG-Emissionen: Inanspruchnahme und Gestaltung von Vegetationsflächen, die als Treibhausgasspeicher und -senken fungieren (Sektor „Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft“ i.S.d. KSG).

Die quantitative Abschätzung der THG-Emissionen erfolgt dabei soweit möglich nach der Methodik des Bundesverkehrswegeplans (Methodenhandbuch). Diese ermöglicht u.a. eine Berechnung der THG-Lebenszyklusemissionen der Infrastruktur sowie der Emissionen aus dem Fahrbetrieb (verkehrsbedingte THG-Emissionen).

4.3.2.1 THG-Lebenszyklusemissionen

Unter den Begriff der THG-Lebenszyklusemissionen fallen alle THG-Emissionen, die mit den Erstinvestitionen („Bau“), Reinvestitionen der Streckenunterhaltung („Erhaltung“) und dem Betrieb der zu bewertenden Infrastrukturmaßnahme verbunden sind.

Sie werden in CO₂-Äquivalenten pro Jahr angegeben (CO₂-eq/a). Grundlage für die Berechnung der Lebenszyklusemissionen sind die Emissionsdaten der Tabelle 64 des BVWP-Methodenhandbuchs („Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur (NL)“, Kap. 3.3.9 / S. 162 ff. / Tab. 64), welche auf der Umweltbundesamt-Studie „Treibhausgas-Emissionen durch Infrastruktur und Fahrzeuge des Straßen-, Schienen- und Luftverkehrs sowie der Binnenschifffahrt in Deutschland“ basieren. Diese Emissionsdaten liegen die spezifischen THG-Emissionen pro Quadratmeter und Jahr zugrunde. Sie enthalten einen aktuellen Baustoffmix aus Beton, Asphalt, Schotter, Kies und Zement für Deckschichten, Trag- und Binde-schichten und den Unterbau. Der Energieaufwand für den Straßenbau ist ebenso mit eingerechnet.

Die Berechnungen der Antragstellerin hinsichtlich der Abschätzung der THG-Emissionen bei der Lebenszyklusbetrachtung des Vorhabens haben ergeben, dass bei der Inanspruchnahme von 17.770 m² planungsrelevant versiegelter Fläche (Unterlage 19.1a, Kap.5.1) und 7.830 m² Banketten (Unterlage 19.1a, Kap.5.1) unter Berücksichtigung der THG-Emissionen bei dem Bau und Erhalt einer Bundesfernstraße in Höhe von 4,6 kg CO₂-eq/(m²*a) eine Gesamtmenge von 117.760 kg CO₂-eq/a an THG-Emissionen zu erwarten ist. Als Vermeidungs- bzw. Minderungsmaßnahme sind die Wahl der planfreien Knotenpunktsform, die zu einer geringeren Streckenlänge und somit zu weniger relevant versiegelter Fläche führt, sowie das gewählte Straßenoberflächenwasserbehandlungssystem „SediPipe“, welches unter der Erde bzw. unter der Straße liegt, anzusehen. Dadurch wird weniger Fläche verbraucht. Die Regenrückhaltebecken werden als Erd- und nicht als Betonbecken ausgeführt. Ebenso ist eine naturnahe Gestaltung der Becken im Zuge der Bauausführung vorgesehen.

4.3.2.2 Verkehrsbedingte THG-Emissionen durch die Nutzung der Straßenverkehrsinfrastruktur nach Fertigstellung

Verkehrsbedingte THG-Emissionen resultieren aus der Verbrennung von Kraftstoffen für den Fahrzeugverkehr. Betrachtet wird die durch die Planung ausgelösten Verän-

derung der THG-Emissionen, die mit der verkehrlichen Nutzung des Projektes voraussichtlich verbunden ist (Differenz zwischen Prognose-Nullfall (ohne Vorhaben) und dem Planfall (bei Umsetzung des Vorhabens mit Belastungen und Entlastungen)). Sie wird in CO₂-Äquivalenten pro Jahr angegeben.

Die Antragstellerin hat die Ingenieurgruppe IVV-Berlin beauftragt, die mit dem Vorhaben verbundenen THG Emissionen zu ermitteln. Sie ist zu dem Ergebnis gekommen, dass es sich - im Gegensatz zu den bisher untersuchten Maßnahmen - beim Vorhaben B 29 Ausbau Lauchheim – Aufhausen nicht um eine Neubau-, sondern um eine eher bestandsnahe Ausbaumaßnahme handelt. Entsprechend der Projektdefinition des Vorhabens werden verkehrliche Wirkungen des Vorhabens überwiegend bei der Verkehrssicherheit erwartet. Signifikante Veränderungen des prognostischen Belastungsbildes durch vorhabeninduzierte Be- und Entlastungseffekte und der zu erwartenden verkehrlichen Streckencharakteristik können nicht abgeleitet werden, so dass eine vorhabenbezogene Veränderung von CO₂-Emissionen des Verkehrs nach der aktuell genutzten Methodik nicht ermittelt werden kann. Dies auch nachvollziehbar, da kein vorhabenbedingter induzierter Verkehr erwartet wird und eine Zunahme des Verkehrs nur durch die allgemeine Verkehrszunahme erwartet wird (vgl. Unterlage 01b, Kap 2.4.2)

Als generelle Minderungsmaßnahme kann aber das Abflachen der Kuppe im Bereich der „Röttinger Höhe“ in Verbindung mit geringerer Längsneigung gegenüber der Bestandstrasse angesehen werden. Dies führt zu einem verbesserten Verkehrsfluss. Überholfahrstreifen in den Steigungsabschnitten ermöglichen zudem eine stetige Geschwindigkeit und vermeidet Brems- und Beschleunigungseffekte. Die Wahl einer „intelligenten Lichtsignalanlage“ im Knotenpunkt „Röttinger Höhe“ dient zur Verflüssigung des Verkehrs und vermeidet unnötige Brems- und Beschleunigungsvorgänge.

4.3.2.3 Landnutzungsbedingte THG-Emissionen

In die Ermittlung der THG-Emissionen ist auch die Landnutzung mit einzubeziehen. Als besonders wertvoll sind hierbei Lebensräume und Böden, die als CO₂-Senken oder CO₂-Speicher wirken, anzusehen. Als kohlenstoffreiche Böden sind insbesondere alle

organischen Böden (Moore, Anmoore), aber auch bestimmte Mineralböden (Terrestrische Feuchtgebiete, Grünland i.e.S.) einzustufen. Eine besondere Bedeutung kommt dabei den Mooren zu. Moore können in Abhängigkeit der Nutzungsart und Nutzungsform Senken oder Quellen von Treibhausgasen darstellen oder auch klimaneutral sein. Bei der Einbindung von Kohlenstoff spielen daneben insbesondere Wälder und weitere Gehölze eine entscheidende Rolle als Netto-Kohlenstoffsенке. Nicht vermeidbare Eingriffe in die Klimafunktionen von Vegetationsflächen sind durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen entsprechend zu kompensieren.

Im gegenständlichen Planungsgebiet sind keine der o.g. wertvollen Böden, die als CO₂-Senken oder CO₂-Speicher wirken könnten, vorhanden. Die Bodenstruktur lässt sich in die folgenden bodenkundlichen Einheiten einteilen: Pararendzina aus kalkig-mergeligen Schuttmassen, Pelosol-Pararendzina und Pararendzina, Pelosol aus Bunter Breckzie, Braune Rendzina und Terra fusca-Rendzina aus Kalkstein und Kolluvium aus holozänen Abschwemmmassen (siehe Unterlage 19.1a, Abb. 10). Die Böden sind darüber hinaus bereits durch die bestehende Straße und Bahnlinie größtenteils vorbelastet. Im naturschutzrechtlichen Sinne nicht ausgleichbare erhebliche Eingriffe in den Boden werden durch die Maßnahmen 20 A, 21 E, 22.1E(neu) und 22.2E(neu) kompensiert (siehe Unterlage 19.1.a und Unterlage 9.4.a). Insgesamt gehen durch die Straßenbaumaßnahme auch 10.300 m² klimarelevante Gehölzstrukturen verloren. Die Kompensation erfolgt durch 16.500 m² Gehölzanpflanzungen sowie 26 Bäume, die teilweise bereits im Zuge der CEF-Maßnahmen umgesetzt sind. Dabei handelt es sich um die folgenden Maßnahmen (siehe auch Unterlagen 9.3a und 9.4a): (11 A_{CEF} Anlage und Entwicklung von Gehölzstrukturen mit extensiven Wiesenflächen beim Kreuzungsbereich B29 / K3200 (2.760 m² Gehölze), 12 A Anlage und Entwicklung von Gehölzstrukturen mit extensiven Wiesenflächen beim Kreuzungsbereich B29 / K3200 (3.990 m² Gehölze, 17 St. Laubbäume), 15 A Anlage von Feldhecken auf Straßennebenflächen und Randbereichen der B29 (7.610 m² Gehölze), 16 A Anlage von Baumreihen auf Randbereichen der B29 (9 St. Laubbäume), 22.1 E (neu) Entwicklung von extensivem Grünland sowie Anlage von Randstrukturen und Feldhecke (1.590 m² Gehölze), 22.2 E (neu) Entwicklung von extensivem Grünland und Ergänzung des Ufergehölzsaums entlang der Jagst (550 m² Gehölze).

4.3.2.1 Bewertung

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass der Ausbau der B29 zwischen Lauchheim und Bopfingen-Aufhausen insgesamt eine emissionserhöhende Wirkung hat und deshalb für sich betrachtet den Minderungszielen des KSG zuwiderläuft.

Die Untersuchungen der Antragstellerin entsprechen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde der derzeit verfügbaren Methodik zur Erfassung von THG-Emissionen bei Straßenausbauvorhaben und entsprechen den, in Anbetracht des o.g. Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 04.Mai 2022 (BVerwG 9 A 7.21), derzeit zu stellenden Anforderungen.

Die Untersuchungen haben einerseits gezeigt, dass zwar keine Erhöhung der THG-Emissionen durch die Verkehrsveränderungen abgeleitet werden können, da signifikante Veränderungen des prognostischen Belastungsbildes durch vorhabeninduzierte Be- und Entlastungseffekte und der zu erwartenden verkehrlichen Streckencharakteristik nicht vorliegen. Selbst einen - unterstellten Anstieg der THG-Emissionen durch den flüssigeren Verkehr - sieht die Planfeststellungsbehörde als vernachlässigbar gering ein. Andererseits zeigen die Untersuchungen, dass bei der Lebenszyklusbetrachtung des Vorhabens davon auszugehen ist, dass 117.760 kg CO₂-eq/a an THG-Emissionen zu erwarten sind. Hinsichtlich der landnutzungsbedingten THG-Emissionen sind im gegenständlichen Planungsgebiet keine wertvollen Böden, die als CO₂-Senken oder CO₂-Speicher wirken könnten, vorhanden. Der Verlust an Gehölzstrukturen wird kompensiert.

Die dem Vorhaben zurechenbare jährliche CO₂-Belastung aus den Lebenszyklusemissionen ist im Verhältnis zu den Jahresemissionsmengen, die nach Anlage 2 zu § 4 KSG im Industriesektor zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele zulässig sind, als gering zu betrachten. Danach beläuft sich die zulässige jährliche Emissionsmenge im Industriesektor im Jahr 2022 auf 177 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent, die nach dem dort festgelegten Reduktionspfad bis zum Jahr 2030 auf 118 Millionen Tonnen

CO₂-Äquivalent zu reduzieren sind. Bezogen auf diese 177 (2022) bzw. 118 (2030) Millionen Tonnen macht die Veränderung der Lebenszyklusemissionen von 118 Tonnen CO₂-eq/a, die dem Vorhaben zurechenbar ist, einen Anteil von lediglich ca. 0,0001 Prozent an dem Gesamtbudget von 118 Millionen Tonnen CO₂-eq/a aus. Zwar lässt sich diese Aussage für eine Vielzahl von Verfahren machen, sodass sie in einer Gesamtbetrachtung wieder einen größeren Anteil am Budget einnehmen, allerdings gibt es in der derzeitigen Situation keine gesetzliche Regelung, ab welcher Größenordnung ein Verfahren nicht durchgeführt werden soll. Vielmehr bleibt es bei der oben genannten Einzelfallabwägung. Verbunden mit den Maßnahmen, die zur Minderung der THG-Emissionen bei den Lebenszyklusemissionen beitragen, war die Antragstellerin bedacht, die genannten THG-Emissionen durch das Vorhaben zu minimieren.

Im Hinblick auf die Berücksichtigung der landnutzungsbedingten THG-Emissionen ist unter Beachtung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung von einer Kompensation auszugehen. Es sind keine wertvollen Böden betroffen, die als CO₂-Senken oder CO₂-Speicher wirken könnten, betroffen. Die Gehölzstrukturen, die als Kohlenstoffsенke zur Einbindung von Kohlenstoff eine wichtige Funktion einnehmen, werden durch die oben genannten Maßnahmen kompensiert.

Aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde überwiegen daher die mit der Verwirklichung verbundenen Vorteile die mit durch die Realisierung des Vorhabens eintretenden Nachteile. Zwar kommt es zu einerseits zu einer Erhöhung der THG-Emissionen im Bereich der Lebenszyklusemissionen, auf der anderen Seite stehen aber die mit dem Vorhaben verfolgten Planungsziele einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verringerung des Unfallgeschehens und Steigerung der Leichtigkeit des Verkehrs. Schon die hohe Anzahl an Verkehrsunfällen - verbunden mit der hohen Zahl an Verletzten und gar Getöteten - wiegen etwaige Nachteile durch eine Steigerung der THG-Emissionen deutlich auf. Eine absolutistische Sichtweise dahingehend, dass jedes Vorhaben, das eine emissionserhöhende Wirkung innehat, nicht mehr verwirklicht werden kann, findet weder im zuvor genannten Urteil des Bundesverfassungsgerichts, noch in den Regelungen des Art. 20 GG und des KSG eine Grundlage. Wie zuvor

ausgeführt, ergibt sich vielmehr eine Pflicht zur Abwägung bzw. Berücksichtigung und eben nicht ein strikter Vorrang von Klimabelangen vor anderen Belangen. Die in § 3 KSG festgelegten Klimaziele richten sich in erster Linie an den Gesetzgeber.

Dieser hat zu entscheiden, welche Maßnahmen er für geeignet hält, die Klimaziele der einzelnen Sektoren zu erreichen. Die nach dem KSG festgelegten Jahresemissionsmengen sind in dem jeweils betroffenen Sektor nicht projektbezogen, sondern durch die Aufstellung und Umsetzung von Klimaschutzprogrammen nach § 9 KSG bzw. bei Verfehlungen der Klimaziele durch Sofortprogramme nach § 8 KSG zu erreichen. Die Klimaschutzprogramme und Sofortprogramme der Bundesregierung sehen derzeit als geeignete Maßnahmen insbesondere die künftige Unabhängigkeit von Kraftstoffen mit fossilen Kohlenstoff und die Elektrifizierung von Pkw bzw. die Weiterentwicklung der Wasserstofftechnologie für Lkw, eine verursachergerechte CO₂-Bepreisung, den Ausbau und die Verlagerung auf den Schienenverkehr vor. Die Reduzierung des Baus neuer Straßen gehören nicht zu den diskutierten geeigneten Maßnahmen und der Individualverkehr wird nicht grundsätzlich in Frage gestellt. Auch eine etwaige voraussichtliche Verfehlung der sektorenspezifischen Klimaziele führt zu keiner anderen Beurteilung. Verfehlungen sind vielmehr durch Sofortprogramme zu kompensieren. Die Planfeststellung hat nicht die Aufgabe einer übergeordneten Klimaschutzplanung. Die Ermöglichung eines sicheren Verkehrs liegt hier auch im öffentlichen Interesse. Zwar läuft der Verkehr nach der Fertigstellung des Vorhabens flüssiger, was ggf. zu höheren Geschwindigkeiten der einzelnen Fahrzeuge (im Vergleich zum stockenden Verkehr) führen kann, allerdings wird gleichzeitig ein Stocken des Verkehrs und die damit verbundenen Anfahrvorgänge, die für sich genommen auch für erhebliche Abgasausstöße verantwortlich sind, vermieden. Durch das Vorhaben ist zudem auch nicht mit einer verkehrsbedingten Erhöhung der Abgasemissionen zu rechnen, da nicht von einer Verkehrsverlagerung von anderen Strecken hin auf die Ausbaustrecke zu rechnen ist (s.o.). Der Umstand, dass die Umsetzung des Vorhabens notwendigerweise mit CO₂-Emissionen verbunden ist und daher auch ein gewisser Anteil des nach den Vorhaben des KSG für das Jahr 2030 im Industriesektor verbleibenden CO₂-Budgets verbraucht wird, steht dem Vorhaben in Abwägung der Vor- und Nachteile damit im Ergebnis nicht entgegen und weitere Festsetzungen waren nicht zu treffen.

4.3.3 Einwände

Durch den privaten Naturschutz wurde vorgetragen, dass der dreispurige Ausbau der B29 zwischen Lauchheim und Aufhausen den Klimaschutzzielen (inklusive dem Ziel, klimaneutral zu werden) des Landes Baden-Württemberg, der Bundesrepublik Deutschland, der Europäischen Union und dem Pariser Klimaabkommen „(völkerrechtlich bindend)“ widersprechen würde. Zwar kommt es durch das Vorhaben zu einer Erhöhung der THG-Emissionen (vgl. B III 4.3), allerdings bedeuten diese Ziele eben nicht, dass keine THG-erhöhenden Vorhaben mehr zugelassen werden dürfen. Das Pariser Klimaschutzabkommen hat zudem keine direkte Bindungswirkung auf dieses Vorhaben. Zur Umsetzung der Pariser Klimaziele setzen sich die unterzeichnenden Staaten nationale Ziele. Das Abkommen sieht vor, diese Ziele und Strategien regelmäßig zu überprüfen und nachzubessern. Die Umsetzung ist auf Bundesebene im KSG (vgl. § 1 KSG) erfolgt. Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf die Ausführungen unter B.III. 4. 3.1 verwiesen.

Die von den Einwendern vorgebrachten Pressemitteilungen des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg vom 13.10.2017 „Verkehrsinfrastruktur 2030: Klimaschutz erfordert erheblichen Ausbau der Schieneninfrastruktur“ und vom 19.03.2018 „Klimaschutz: Ausbau Schiene und ÖPNV“ führen zu keinem anderen Ergebnis. Vor allem würde sich durch den geforderten Ausbau des ÖPNV nicht die Verkehrssicherheit auf der Bestandsstrecke dieses Ausbauvorhabens verbessern lassen. Die Antragstellerin war auch nicht verpflichtet mit dem beantragten Vorhaben gezielt eine Verringerung/Vermeidung des Verkehrs, oder eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene zu erreichen, so wie es vom privaten Naturschutz gefordert wurde. Zudem wird durch das geplante Vorhaben auch kein Verkehr von anderen Strecken angezogen (s.o.). Sofern auf das Fehlen jeglicher Hinweise auf den Rückbau von Straßen und die Entsiegelung von Flächen bemängelt wurde, ist auf die Maßnahme 10 A (Unterlage 9.3a) zu verweisen. Diese sieht die Entsiegelung aller nicht mehr notwendigen Fahrbahnflächen vor. Eine darüberhinausgehende rechtliche Verpflichtung der Antragstellerin, eine bestimmte vordefinierte Flächenmenge an Entsiegelung zu erreichen, besteht nicht und war daher auch nicht gesondert von ihr darzustellen. Eine „schriftliche Zusage“, oder gar eine Verpflichtung der Antragstellerin dahingehend, dass bei einem

Bau der B29n, für den kompletten Bereich, „der dann zwischen Aufhausen und Röttlinger Höhe nicht mehr benötigt wird (Einfädelerung der B29n in die bestehende B29)“ ein Rückbau mit entsprechender Renaturierung auf eine Fahrspur“ stattfindet, wie vom privaten Naturschutz gefordert, musste die Antragstellerin nicht erteilen und entsprechende Festsetzungen waren in diesem Beschluss nicht zu treffen, da es sich bei dem Bau der B29n um ein gesondertes Verfahren handeln würde.

Soweit eine „Missachtung des BVerfG-Urteils zum Klimaschutz“ gerügt wurde, wird schon nicht dargelegt, worin dieser Verstoß liegen soll. Durch die im Laufe des Verfahrens erfolgte Berechnung der THG-Emissionen, die mit dem Vorhaben verbunden sind, ist auch den Anforderungen des § 13 KSG, die an die Antragstellerin zu stellen waren, entsprochen worden. Diese Berechnungen sind nicht zu beanstanden und entsprechen dem derzeit anerkannten verfügbaren Berechnungsmethoden. Diese Daten enthalten u.a. auch die Daten zu Bodenversiegelung (CO₂-Speicher) und Herstellung der Straße. Insbesondere waren keine weiteren Berechnungen durchzuführen, die einen - bezogen auf die Planungssituation - unverhältnismäßigen Aufwand bedeutet hätten, wie z.B. die Forderung des privaten Naturschutzes nach der Berechnung der zusätzlichen THG-Belastung durch die Pflege der Straße bei Schnee und Glätte. Selbst wenn eine Mitberechnung erfolgen würde und dies zu allenfalls geringen zusätzlichen THG-Emissionen führen würde, vermag dies im Lichte des Gesamtvorhabens nicht, die Abwägungsentscheidung derart zu beeinflussen, dass es zu einem anderen Abwägungsergebnis führen würde. Soweit kritisiert wurde, dass die Sicherstellung der Leichtigkeit des Verkehrs nicht zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes beitragen könnte, hat die Antragstellerin zutreffend ausgeführt, dass „Leichtigkeit des Verkehrs“ nicht nur zwingend „schnelleres Fahren“ bedeutet, sondern einen flüssigen Verkehrsablauf ohne Staus mit vielen Anfahr- und Bremsvorgängen. Die Sicherstellung der Leichtigkeit des Verkehrs kann daher auch zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes beitragen, indem Abbrems- und Anfahrvorgänge vor allem im Kuppenbereich verringert werden. Die Abflachung der Kuppe sowie zwei Geradeauspuren im Knotenpunkt tragen zur Entflechtung des langsameren und schnelleren Verkehrs bei. Eine dem Verkehrsgeschehen angepasste Regelung der Lichtsignalanlage kann auch dafür sorgen, dass sich die

Brems- und Anfahrvorgänge im Vergleich zur derzeitigen Situation verringern werden. Signifikante Veränderungen des Belastungsbildes sind im Ergebnis nicht zu erwarten.

Soweit durch den privaten Naturschutz vorgetragen wurde, dass jeder Boden, der nicht versiegelt ist, als CO₂-Speicher anzusehen ist, mag dies zwar stimmen, allerdings sind im Vorhabengebiet schon keine kohlenstoffreiche Böden wie insbesondere alle organischen Böden (Moore, Anmoore), oder bestimmte Mineralböden vorhanden. Die verbleibenden Flächen sind als vorbelastet anzusehen. Ihnen wird kein hohes Speicher- oder Senkenpotential beigemessen. Weitergehende Berechnungen waren (gemessen an dem mit ihnen verbundene Aufwand) nicht erforderlich (s. oben genannte Rechtsprechung des BVerwG). Unabhängig davon ist nicht erkennbar wie eine Berücksichtigung im Lichte des Gesamtvorhabens die grundsätzliche Abwägungsentscheidung beeinflussen könnte und zu einem anderen Abwägungsergebnis führen würde.

4.4 Forstwirtschaft

Das Vorhaben kann auch unter Berücksichtigung der Belange der Forstwirtschaft verwirklicht werden. Durch das Vorhaben werden keine Waldflächen direkt in Anspruch genommen. Bei Bau-Km 1+090 werden am Rand der Waldparzelle Nr. 2690 auf der Gemarkung Lauchheim lediglich 7 m² durch Erwerb für Dritte in das Vorhaben einbezogen. In Übereinstimmung mit der höheren Forstbehörde beim Regierungspräsidium Tübingen geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass eine nennenswerte forstrechtliche oder forstbetriebliche Betroffenheit nicht gegeben ist. Die höhere Forstbehörde hatte darauf hingewiesen, dass es sich bei der Maßnahme 22 E des Landschaftspflegerischen Begleitplans nicht um eine Waldumwandlung im forstrechtlichen Sinne handelt, sondern um eine Waldumbaumaßnahme, die auf rund 0,6 ha einen Bestockungswechsel von Nadelbäumen zu Laubbäumen vorsieht. Eine Anpassung durch die Antragstellerin war nicht mehr erforderlich, da die Maßnahme 22 E durch die Maßnahmen 22.1 E (Neu) und 22.2 E (Neu) ersetzt wurde.

4.5 Landwirtschaft

Das Vorhaben kann auch unter Berücksichtigung die Belange der Landwirtschaft verwirklicht werden. Durch die untere Landwirtschaftsbehörde wurde für den Fall, dass landwirtschaftliche Flächen im Rahmen der Baumaßnahmen z. B. für die Lagerung oder als Arbeitsraum o. ä. in Anspruch genommen werden sollten und dadurch ein Ertragsausfall oder mögliche Folgeschäden entstehen, eine Entschädigung der Betroffenen verlangt. Die Antragstellerin hat zugesagt, dass Ernteauffälle, die durch die Baumaßnahme entstehen, entschädigt werden (A. V. 2.). Sollten landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen werden, so werden die Verhandlungen über eine Entschädigung in dem dem Planfeststellungsverfahren folgenden Entschädigungsverfahren festgesetzt. Der Forderung wurde somit entsprochen. Hinsichtlich des Verlangens, dass Flächen nach dem Abschluss der Baumaßnahme wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen seien, wird auf die Zusage A. V. 2 verwiesen. Es wurde darauf hingewiesen, dass das für die Maßnahme 22.1 E vorgesehene Flurstück 3858 mit dem nordwestlich angrenzenden Flurstück 3859 zusammenhängend als 1 Schlag bewirtschaftet wird. Durch die Errichtung der geplanten, im Plan gelb eingezeichneten Randstrukturen insbesondere an der Grenze entlang zum Flurstück 3859 wäre dies nicht mehr möglich. Die geplanten Maßnahmen (Steinriegel u. a) sollten daher in diesem Bereich entfallen. Alternativ kann diese Struktur entlang der geplanten Feldhecke nach Südosten hin verlängert werden. Die Antragstellerin hat diesbezüglich die Zusage abgeben, dass die Lage des Steinriegels flexibel sei und wie vorgeschlagen an den Rand verlegt werden könne (Zusage A. V. 4.). Ein gemeinsamer Vor-Ort-Termin zur exakten Festlegung des Steinriegels wurde zugesagt (Zusage A. V. 4.). Ferner wurde darauf hingewiesen, dass in dem Vorhaben geplant ist, das Grünland zu extensivieren. Hieraus ggf. resultierende Ertragsminderungen seien dem Bewirtschafter in geeigneter Weise zu ersetzen. Diesbezüglich wird auf die obigen Ausführungen zu dem Entschädigungsverfahren verweisen.

4.6 Wasserwirtschaft

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Wasserwirtschaft vereinbar. Durch die Planung selbst, die festgesetzten Nebenbestimmungen sowie die von der Vorhabenträgerin auf die Anregungen und Forderungen der Verfahrensbeteiligten getätigten Zusagen wird den wasserwirtschaftlichen Anforderungen in hinreichendem Maße Rechnung getragen.

4.6.1 Entwässerungskonzept

Aufgrund des nachfolgend dargestellten Entwässerungskonzeptes waren die Voraussetzungen für das Erteilen einer Erlaubnis zu prüfen.

4.6.1.1 Derzeitige Situation

Derzeit wird das anfallende gesammelte Straßenoberflächenwasser über die Straßebankette, Mulden, Querdolen, Böschungen und Regenwasserkanäle unbehandelt über Vorfluter in nahe gelegene Gewässer abgeleitet. Im westlichen Abschnitt, von Bau-km 0+000 bis km 1+100 (Röttinger Höhe), wird dazu der Röttinger Bach genutzt und im östlichen Abschnitt von Bau-km 1+100 bis zum Tiefpunkt bei ca. km 2+250, wird das Straßenoberflächenwasser über eine Querdole DN 500 und eine befestigte Böschungsrinne in Richtung dem Geländeeinschnitt der Bahnlinie offen abgeleitet. Hier verläuft ein Längsgraben mit Entwässerungskanal DN 400 der Bahn, der bis zum Gewässer Eger hin verläuft und dort einmündet.

4.6.1.2 Zukünftige Situation

Zur Sammlung des auf den Verkehrsflächen anfallenden Niederschlagswassers werden Hochborde in Teilbereichen angeordnet. Die Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers erfolgt dann über Straßenabläufe, Mulden mit Muldenabläufen, Querdolen und über Regenwasserkanäle. Die Planung und Bemessung der Straßenentwässerung erfolgt auf Grundlage der „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Entwässerung“ (RAS-Ew) (vgl. Unterlage 18). Die qualitative Bewertung der Gewässerbelas-

tungen und die Bestimmung der damit erforderlichen Maßnahmen zur Regenwasserbehandlung erfolgen nach dem Merkblatt DWA M 153 (Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser), die hydraulische Bemessung nach dem Arbeitsblatt DWA-A 118 (Hydraulische Bemessung und Nachweis von Entwässerungssystemen), die Bemessung der Regenrückhalteräume nach dem Arbeitsblatt DWA-A 117 (Bemessung von Regenrückhalteräumen).

Für das Vorhaben sind die folgenden Entwässerungsabschnitte vorgesehen:

1. (B29 Bau-km 0+000 – 0+550): Entwässerung über Mulde und flächig über Böschung wie im westlichen Anschlussbereich der Maßnahme an den Bestand.
2. (B29 Bau-km 0+550 – 1+110; K3200 0+160 – 0+360): Auffangen des Niederschlagswassers an Hochborden, Ableitung über Straßeneinläufe in Entwässerungsleitungen zum Regenrückhaltebecken 1 bei Bau-km 0+500.
3. (B29 Bau-km 1+110 – 2+555): Auffangen des Niederschlagswassers an Hochborden, Ableitung über Straßeneinläufe in Entwässerungsleitungen zum Regenrückhaltebecken 2 bei Bau-km 2+200.
4. (B29 Bau-km 2+555 – 2+760): Entwässerung über Mulde wie im östlichen Anschlussbereich der Maßnahme an den Bestand.

Aus den genannten Entwässerungsabschnitten und den topographischen Gegebenheiten verbleiben im Ausbaubereich zwei Entwässerungsabschnitte (Nr. 2 und Nr. 3), in denen den Rückhalteeinrichtungen eine Behandlungsanlage vorgeschaltet werden muss (vgl. Unterlage 18 Kapitel 3.2). Aufgrund der vorhandenen Wasserschutzgebiete Zone III bzw. Zone III A und III B sind nämlich entsprechende Schutzmaßnahmen notwendig. Da das Schutzpotential der Grundwasserüberdeckung auf der Baustrecke sehr gering ist und der DTV zwischen 2000 und 15000 Kfz liegt, sind Maßnahmen der Stufe 3 gemäß RiStWag erforderlich. Das Niederschlagswasser ist daher zu sammeln und in dauerhaft dichten Rohren aus dem Schutzgebiet hinauszuleiten. Da das Niederschlagswasser jedoch innerhalb der Schutzzone III in ein Gewässer eingeleitet wird, ist es vor der Einleitung zu reinigen.

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse, der angrenzenden Schutzgebiete und der topographischen Gegebenheiten sind statt Regenklärbecken nach RiStWag 2016 Sedi-PipeXL Plus Anlagen zur Sedimentation und Ölabscheidung, die den beiden Regenrückhaltebecken vorgeschaltet werden, vorgesehen. Die untere Wasserbehörde hatte zunächst auch auf klassische Regenklärbecken nach RiStWag bestanden, wie sie nach dem Erlass des Ministeriums für Verkehr vom 05.09.2019 und dem Erlass des Ministeriums für Umwelt vom 18.01.2020 vorgesehen sind. Die höhere Wasserbehörde hat der zuvor genannten Sonderlösung unter der Bedingung zugestimmt, dass aus verwaltungsrechtlichen Gründen eine Befreiung von der Anwendung der VwV-Straßenoberflächenwasser und RiStWag 2016 durch das Umweltministerium gegenüber der unteren Wasserbehörde ausgesprochen wird. Diese Befreiung wurde erteilt. Der Nachweis der Gleichwertigkeit der SediPipe-Anlage XL-Plus gegenüber einem klassischen Regenklärbecken wurde vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) bestätigt. Diese Unterlagen wurden durch die höhere Wasserbehörde nochmals geprüft. Auch die Ausführung des Verteilbauwerks wurde durch eine Strömungssimulation nachgewiesen und bereits in einer weiteren 5-strängigen Anlage im Ostalbkreis zum Bau zugelassen. Aufgrund dieser Tatsachen hat die untere Wasserbehörde - unter der Forderung von Nebenbestimmungen – dem Einsatz der Sedi-PipeXL-Plus Anlage zugestimmt. Die geforderten Nebenbestimmungen wurden in diesen Beschluss aufgenommen (A. IV. 14 bis 15) und den Forderungen der unteren Wasserbehörde somit entsprochen.

Die Ausgestaltung und Dimensionierung der vorgesehenen Entwässerungseinrichtungen ist ausreichend. Das Entwässerungssystem ist darüber hinaus auch in Havariefällen ausreichend und geeignet, eine Gefährdung der Wasserqualität durch den Eintrag von schadstoffbelasteten Oberflächenwässern bzw. Straßenabwässern zu vermeiden, da in der SediPipe-Anlage der Zielschacht (= Endschacht) mit einer Tauchwand bzw. einem Tauchrohr ausgestattet ist. Dadurch wird auslaufendes Benzin oder Öl im Trockenwetterfall sicher in der Anlage zurückgehalten. Im Regenwetterfall werden durch das abfließende Wasser-Öl-Gemisch viele kleine Öltröpfchen gebildet, die durch den in den SediPipe-Rohren eingebauten Strömungstrenner mit Gitterstruktur abgefangen

und zurückgehalten werden. Nach einer Havarie ist das aufgefangene Benzin oder Öl aus der Anlage zu entfernen.

4.6.2 Wasserrechtliche Erlaubnis

Die erforderliche wasserrechtliche Erlaubnis zur Einleitung der planimmanenten Abwässer (Niederschlagswasser) in den Röttinger Bach und die Eger wird im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde gemäß §§ 8, 9, 10, 13 und 57 WHG erteilt. Wasserrechtliche Erlaubnisse gemäß § 8 Abs. 1 WHG für Abwassereinleitungen fallen materiell nicht unter die planfeststellungrechtliche Konzentrationswirkung. Gemäß § 19 Abs. 1 WHG erfolgt jedoch eine Zuständigkeitsverlagerung von der Wasserbehörde zur Planfeststellungsbehörde, wobei die Planfeststellungsbehörde zur Erteilung der Wasserrechte gemäß § 19 Abs. 3 WHG des - hier vorliegenden - Einvernehmens der zuständigen Wasserbehörde bedarf (vgl. hierzu BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 - 4 A 1075/04 -, juris Rn. 449 ff.).

Gemäß § 8 Abs. 1 WHG bedarf die Benutzung eines Gewässers der Erlaubnis oder der Bewilligung. Das Einleiten von Niederschlagswasser in ein Gewässer ist entsprechend § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG als Gewässerbenutzung zu betrachten, die gemäß § 8 Abs. 1 WHG der behördlichen Erlaubnis nach § 10 WHG bedarf. Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG liegen nicht vor, da schädliche bzw. nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen i.S.v. § 3 Nr. 10 WHG bei plangerechter Verwirklichung und Einhaltung der Nebenbestimmungen nicht zu erwarten sind. Das Vorhaben wird auch den Anforderungen, die sich aus den §§ 54, 57 WHG ergeben, gerecht. Bei dem anfallenden Wasser handelt es sich um Abwasser gemäß § 54 Abs. 1 Nr. 2 WHG. Nach der Vorschrift zählt zum Abwasser im Sinne des WHG auch Wasser, das von Niederschlägen aus dem Bereich von bebauten oder befestigten Flächen gesammelt abfließt. Das Vorhaben entspricht auch dem grundlegenden Bewirtschaftungskonzept der EU-Wasserrahmenrichtlinie, welches sich in den Bewirtschaftungszielen des § 27 Abs. 1 WHG (Verschlechterungsverbot bzw. Verbesserungsgebot) wiederfindet. Das Schutzgut Wasser wird im Landschaftspflegerischen Begleitplan ausführlich beschrieben. Ein entsprechender gewässerökologischer bzw. wasserrechtlicher Fachbeitrag ist damit

nicht erforderlich. Derzeit wird das anfallende gesammelte Straßenoberflächenwasser über die Straßenbankette, Mulden, Querdolen, Böschungen und Regenwasserkanäle unbehandelt über Vorfluter in nahe gelegene Gewässer abgeleitet. Durch den Ausbau nach RiStWag wird das Wasser künftig gesammelt und gereinigt, bevor es in den Vorfluter eingeleitet wird. Das behandlungsbedürftige Niederschlagswasser aus den Fahrbahnflächen wird innerhalb der Ausbaustrecke über zwei Regenrückhaltebecken mit jeweils vorgeschalteter Sedimentationsanlage (SediPipe) mit Klärfunktion gedrosselt abgeleitet. Durch die Vorbehandlung und gedrosselte Ableitung des Niederschlagswassers in Richtung der beiden Gewässer „Röttinger Bach“ und „Eger“ erfolgt eine verträgliche Einleitung. Die geplanten Maßnahmen dienen im Wesentlichen einem erhöhten Grundwasser- und Gewässerschutz und leisten einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der derzeitigen Entwässerungssituation. (siehe Unterlage 18).

Eine mögliche Befristung der ohnehin gemäß § 18 Abs. 1 WHG widerruflichen Erlaubnis hält die Planfeststellungsbehörde nicht für erforderlich.

4.6.3 Wasserschutzgebiete

Die gegebene Lage im jeweils betroffenen Wasserschutzgebiet „WSG Stetten, Tiefbrunnen, Westhausen-Lippach/Lauchheim-Röttingen“, GV WV Kapfenburg, WSG-Nr.-Amt 136.115, Zone III und IIIA und „WSG Eger u. Wachtel, Quelle u. Brunnen, Bopfingen“ WSG-Nr.-Amt 136.118, Zone III und IIIA sowie Zone IIIB des im Verfahren befindlichen WSG TB Blach und TB Westerhofen 1 und 2 des GV WV Kapfenburg) wurden bei der Planung und Bemessung der Behandlungsanlagen berücksichtigt. Einer Befreiung von Schutzgebietsbestimmungen bedarf es nicht.

4.6.4 Einwendungen

Auf Hinweis der unteren Wasserbehörde im Landratsamt Ostalbkreis wurde durch die 1. Planänderung die Ableitung aus dem RRB 1 angepasst. Diese erfolgt nun in das Gewässer unterhalb der Fischteichanlage. Die untere Naturschutzbehörde hat der Verlängerung der Ausleitung prinzipiell zugestimmt. Sie hat jedoch darauf hingewiesen, dass die Ausleitung nun innerhalb eines ausgewiesenen Naturdenkmals (ND 20/1

„Feuchtwiesen bei den Fischweihern“, welches gleichzeitig gesetzlich geschütztes Biotop ist (Nr. 171271363838, „Sumpfschilf-Ried südöstlich Gromberg (ND 20/1)“). Zudem habe sich der Biber hier angesiedelt. Um eine Beeinträchtigung des Naturdenkmals, des Biotopes und des Biebers zu vermeiden wurde vorgeschlagen, die Leitung am südöstlichen Rand des Naturdenkmals offen enden zu lassen. Die Antragstellerin hat eine entsprechende Zusage (A. V. 5) abgegeben und die Forderung der unteren Naturschutzbehörde wird somit erfüllt. Auf die Zusage (A. V. 5) der Vorhabenträgerin für den Fall eines baubedingten Quell- oder Schichtwasseraustritts wird verwiesen.

Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien (als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen) hat sich zunächst gegen die Ableitung von Oberflächenwasser auf Bahngelände ausgesprochen und eine Ableitung in die öffentliche Kanalisation gefordert. Einer Versickerung in Gleisnähe wurde nicht zugestimmt. Die Antragstellerin hat daraufhin ausgeführt, dass eine Ableitung in das öffentliche Kanalnetz bzw. einen Vorfluter aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich sei. Das Straßenoberflächenwasser müsse wie bisher in den bestehenden Regenwasserkanal der Bahn abgeführt werden. In den daraufhin folgenden Abstimmungsgesprächen mit der DB Netz AG, PD Ulm wurde vom zuständigen Bearbeiter die Zustimmung erteilt, dass Straßenoberflächenwasser weiterhin in den Regenwasserkanal abgeführt werden kann, wenn der Regenwasserkanal durch das Straßenoberflächenwasser nicht überlastet werde. Eine hydraulische Nachrechnung hat daraufhin ergeben, dass sich der Auslastungsgrad des Kanals durch die vorgeschaltete Drosselung sogar verringert. Diese Nachrechnung wurde der DB Netz AG übermittelt.

4.7 Bodenschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Bodenschutzes vereinbar. Die Planung entspricht den bodenschutzrechtlichen Vorgaben der §§ 1, 4, 7 BBodSchG.

In Anbetracht der planungsbedingten Versiegelung, sowie des temporären Baubetriebs stellt das Vorhaben einen Eingriff in das Schutzgut Boden und dessen Funktionen dar. Im LBP sind die Eingriffe in das Schutzgut Boden umfassend und sachgerecht beschrieben. Die Antragstellerin hat die Eingriffe in das Schutzgut Boden so gering wie möglich gehalten. Im Rahmen des Ausbaus kommt es zu einer Neuversiegelung auf einer Fläche von ca. 25,600 m². Bedingt durch die Inanspruchnahme von 22.630 m² für Böschungen, Mulden, Erdwege etc., ist von einem dauerhaften Verlust bzw. von einer Minderung von Bodenfunktionen auszugehen. Baubedingt kommt es zu einer Bodenverdichtung auf einer Fläche von 20.330 m² außerhalb der anlagenbedingten Flächen.

Als teilweiser Ausgleich erfolgt eine Entsiegelung von 1.140m² nicht mehr benötigter versiegelter Flächen (Maßnahme 10 A). Entlastende Wirkungen auf die Bodenfunktionen haben auch die Maßnahmen 11 A_{CEF}, 20 A, 21 E und 22 E (neu). Im Verbund mit den übrigen Bodenschutz- und sonstigen Ausgleichsmaßnahmen sind diese geeignet, den Eingriff vollständig zu kompensieren (vgl. Unterlage 9.4a). Während der Bauphase wird der Erhalt und Schutz von Bodenfunktionen entlang der gesamten Strecke durch den sachgerechten Umgang mit dem Boden (Maßnahme 4 V) sichergestellt. Die Lockerung des Bodens in verdichteten Bereichen (Maßnahme 5 V) dient der Wiederherstellung bzw. Stabilisierung von Bodenfunktionen.

Der Anregung der Abteilung 5 des Regierungspräsidiums nach der Anwendung der Arbeitshilfen „Das Schutzgut Boden in der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung“ (LUBW, Stand 2012), „Bewertung von Böden nach ihrer Leistungsfähigkeit“ (Bodenschutz 23, LUBW, Stand 2010) sowie „Das Schutzgut Boden in der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung“ (Bodenschutz 24, LUBW, Stand 2012) und der damit verbundenen Forderung nach einer quantitativen Bilanzierung des insbesondere im Hinblick auf die Eingriffe und Ausgleichsmaßnahmen nach der Systematik der Ökokonto-Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (ÖKVO, 2010) musste die Antragstellerin nicht nachkommen. Die Arbeitshilfe selbst stellt nur eine Hilfestellung dar und verpflichtet nicht den Eingriff in den Boden nach ihr zu berechnen oder die Ökokontoverordnung anzuwenden. Der LBP muss inhaltlich den Anforderungen den Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau (RLBP

2011) entsprechen. Das bedeutet, dass die Herleitung der landschaftspflegerischen Maßnahmen grundsätzlich verbal argumentativ erfolgt. Rechnerische Verfahren zur Ermittlung des Kompensationsumfangs können laut RLBP zusätzlich angewendet werden. Ein bestimmtes quantitatives Bewertungsverfahren ist jedoch nicht erforderlich und auch nicht gesetzlich vorgeschrieben - weder nach § 15 BNatSchG noch nach dem Naturschutzgesetz des Landes Baden-Württemberg. Auch im Einführungserlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zum Leitfaden „Das Schutzgut Boden in der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung“ wird darauf hingewiesen, dass es keine rechtliche Verpflichtung gibt, ein bestimmtes Bewertungsverfahren in der Eingriffsregelung anzuwenden. In dem Erlass wird es den Regierungspräsidien zudem ausdrücklich freigestellt, die Bewertungsregelungen der Ökokontoverordnung anzuwenden. Eine Verpflichtung zur Anwendung dieser Bewertungsregelungen besteht nur in den Fällen, bei denen zukünftige Ökokontomaßnahmen oder Ökopunkte zur Eingriffskompensation eingesetzt werden sollen. Diese sind bei dem vorliegend beantragten Ausbau der B29 auch nicht vorgesehen. Ebenfalls wird in dem Schreiben darum gebeten, die Arbeitshilfe nur bei neu zu beauftragenden landschaftspflegerischen Begleitplänen anzuwenden, der landschaftspflegerische Begleitplan für das gegenständliche Vorhaben wurde bei Versendung des Schreibens aber bereits erstellt. Die Arbeitshilfe ersetzt nicht die in der Straßenbauverwaltung eingeführte RLBP und ist nicht als generelle Kompensationsberechnung vorgesehen. Zudem hat die Antragstellerin im Laufe des Verfahrens Abteilung 5 (Ref. 52) bestätigt, dass der Eingriff in das Schutzgut Boden unter Berücksichtigung der Ökokontoverordnung und der Arbeitshilfe Boden (Heft 24) als schutzgutübergreifenden kompensiert anzusehen ist. Dies wurde von Abteilung 5 (Referat 52) anerkannt und der schutzgutübergreifende Ausgleich bestätigt.

Soweit gefordert wurde, dass Kompensationsmaßnahmen zur Wiederherstellung verlorener Bodenfunktionen dem schutzgutübergreifenden Ausgleich vorzuziehen sind, waren der Antragstellerin keine weiteren Verpflichtungen aufzuerlegen. Die Verpflichtung, vermeidbare Eingriffe in den Naturhaushalt zu unterlassen, unvermeidbare auszugleichen oder durch Ersatzmaßnahmen zu kompensieren, ergibt sich aus § 15 Absatz 1

und 2 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG). Zu den Grundsätzen dieser Bestimmungen gehört auch, dass Beeinträchtigungen schutzgutübergreifend kompensiert werden können. Ebenso würde es der RLBP widersprechen, Kompensationsmaßnahmen nicht schutzgutübergreifend zu planen was unter Umständen zu einem größeren Flächenverbrauch führen würde

Es wurde gefordert, dass vor Baubeginn ein Bodenschutzkonzept auf Grundlage des Landes-Bodenschutz- und Altlastengesetzes (LBodSchAG, § 2 Abs. 3) erstellt wird, um die Anforderungen des Bodenschutzes möglichst frühzeitig in die Bauabläufe zu integrieren. Eine entsprechende Nebenbestimmung wurde unter A. IV. 23 aufgenommen. Zur Forderung einer fachkundigen bodenkundlichen Baubegleitung, die die Erdarbeiten überwacht und sicherstellt, dass die rechtlichen und fachtechnischen Vorgaben, wie sie z.B. in der DIN 19731 enthalten sind, und die Vorgaben des Bodenschutzkonzeptes eingehalten werden, sowie den weiteren geforderten Nebenbestimmungen der höheren Bodenschutzbehörde, wird auf die weiteren aufgenommenen Nebenbestimmungen verwiesen.

Durch den privaten Naturschutz wurde vorgetragen, dass eine Beurteilung des Schutzgutes Boden fehlen würde. Dieser Einwand ist zurückzuweisen. Das Schutzgut Boden wird in den Unterlagen ausführlich dargestellt. (Siehe nur Unterlage 19.1a).

Auf die von der Antragstellerin gegenüber der dem Gewerbeaufsicht gemachten Zusagen unter den Ziffern A. V. 8 bis 10 wird verwiesen.

4.8 Kommunale Belange

Das Vorhaben kann auch unter Berücksichtigung der kommunalen Belange verwirklicht werden. Die betroffenen Gemeinden hatten Gelegenheit Stellung zu nehmen.

Der Gemeinderat der Stadt Lauchheim hat den Ausbau der B29 zwischen Lauchheim und Bopfingen-Aufhausen ausdrücklich begrüßt. Allerdings wurde durch ihn angeregt,

dass die Ampellösung am Knotenpunkt Röttinger Höhe im Rahmen der Ausführungsplanung mit Hilfe einer vereinfachten Änderung mit Einfädelungs- und Beschleunigungsstreifen zu optimieren, um Rotphasen zu reduzieren. Die Antragstellerin hat dieser Anregung aus Sicherheitsgründen nicht entsprochen. Ein zusätzlicher Verflechtungsvorgang kurz vor dem Einzug der zweiten Geradeausspur ist zu vermeiden. Eine Ausfädelspur in Richtung Bopfingen würde einen erhöhten Flächenverbrauch bedeuten und ist aufgrund der wenigen Abbiegevorgänge nicht angezeigt. Dies war nicht zu beanstanden. Eine Verpflichtung der Antragstellerin, den Anregungen zu entsprechen bestand nicht. Sie hat die Anregung aus sachlich nachvollziehbareren Gründen abgelehnt. Ferner hat der Gemeinde der Stadt Lauchheim die Ausweisung des neu geplanten Radwegs nördlich der B29 mit zweimaliger Querung der Bahnstraße aus Sicherheitsgründen kritisch gesehen. Es wurde insoweit angeregt, nach Alternativen zu suchen, bzw. die bestehende Radwegverbindung nördlich und südlich der B29 zu optimieren. Die Antragstellerin hat dieser Anregung nicht entsprochen. Als Grund hat sie angeführt, dass die Radwegquerung bei Lauchheim in Höhe der Bushaltestelle die Situation der Fußgänger als auch der Radfahrer im Vergleich zur derzeitigen Situation verbessert. Zudem wird die Mittelinsel in der Ausführungsplanung auf 6m verlängert, um eine Geschwindigkeitsdämpfung zu erreichen. Diese Entscheidung der Antragstellerin war rechtlich nicht zu beanstanden.

Der Gemeinderat der Stadt Bopfingen hat den dreispurigen Ausbau einhellig begrüßt. Allerdings hat er Bedenken hinsichtlich der Funktionalität des plangleichen Ausbaus und der Verampelung des Knotenpunktes an der Röttinger Höhe angeführt. Aus seiner Sicht stellt diese Variante insbesondere unter Sicherheitsaspekten im Winter bei Glätte und beim Überqueren der Kreuzung die offensichtlich schlechtere Lösung dar. Er befürwortete hinsichtlich der Funktionalität und der Zukunftsfähigkeit einen kreuzungsfreien Ausbau. Die Antragstellerin hat eingewendet, dass nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen bei einer Verbindung der Entwurfsklassen 2 und 3 eine Anbindung planfrei oder plangleich mit Lichtsignalanlage zu regeln sei. Sie hat zurecht dargelegt, dass eine planfreie Lösung aufgrund nachvollziehbarer Gründe ausscheidet (s. B. III) Zudem ermöglicht die Variante 5 einen ebenso sicheren Verkehrsablauf in

Qualitätsstufe B und eine gefahrlose Querung für Radfahrer und Fußgänger ist gewährleistet.. Ferner hat der Gemeinderat die Ausweisung von Radwegen grundsätzlich positiv gesehen. Allerdings wurde die Führung des neu ausgewiesenen Radwegs nördlich der B29 zwischen der Einmündung Lauchheim-Ost und der Röttinger Höhe als problematisch angesehen. Vor allem der Übergang mittels Querungshilfe an der Einmündung der B29 Lauchheim-Ost berge für die Radfahrer ein hohes Gefährdungspotential. Eine solche Querung auf der B29 Außenstrecke sei nach ihrem Kenntnisstand im Ostalbkreis einmalig. Er stellte ebenso die nochmalige Querung auf der Röttinger Höhe und Fortführung im Altbestand der Radwegverbindung nach Aufhausen in seiner Schlüssigkeit in Frage. Die Antragstellerin hat zurecht darauf verwiesen, dass der nördlich der B29 verlaufende Radweg aus dem „Alltagsnetz RadNetz BW“, dessen Realisierung vom Verkehrsministerium ausdrücklich gefordert wird, stammt. Zu der Frage des Trassenverlaufs des Radweges gab es im Vorfeld mehrere Variantenuntersuchungen. Die möglichen anderen Varianten mussten jedoch alle entweder aus Kostengründen (Unterquerung der Bahnlinie), aus mangelnder sozialer Sicherheit (Radweg schlecht einsehbar), Umwegigkeit (keine Akzeptanz des Radweges für „Alltagsradler“) oder zu starken Steigungen verworfen werden. Für den Freizeitradverkehr steht ein asphaltierter Weg ab der Röttinger Höhe in Richtung Lauchheim südlich der Bahnlinie zur Verfügung. An der Röttinger Höhe ist durch die Lichtsignalanlage eine sichere Querung für Radfahrer und Fußgänger möglich. In Richtung Lauchheim ist eine Querungshilfe auf Höhe der Bushaltestelle vorgesehen, so dass jeweils nur ein Fahrstreifen der B29 am Stück überquert werden muss. Derzeit gibt es an dieser Stelle keinerlei Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer. Durch die geplante Mittelinsel wird die Sicherheit gegenüber der heutigen Situation deutlich verbessert. Durch die Antragstellerin waren daher keine Anpassungen erforderlich.

Der Gemeinderat Westhausen hat den Ausbau der B29 zwischen Lauchheim und Bopfingen-Aufhausen ausdrücklich begrüßt. Allerdings hat er angemerkt, dass der Knotenpunkt „Röttinger Höhe“ planfrei zu realisieren sei, um ein Problem auf den Steigungsstrecken mit dem Schwerlastverkehr in den Wintermonaten zu verhindern. Zudem sei auf einem fließenden Verkehr zu achten. Ferner wurde die Anlegung des parallelen Radweges mit zwei Querungen aus Gründen der Sicherheit kritisch gesehen

und die Prüfung einer alternativen Radweg-Trasse angeregt. Die Planfeststellungsbehörde geht in Übereinstimmung mit der Antragstellerin davon aus, dass die Anmerkungen zurückzuweisen sind. Die Gemeinde Westhausen wurde ursprünglich beteiligt, weil sie durch die Maßnahme 22 E betroffen war. Allerdings wurde diese Maßnahme im Rahmen der ersten Planänderung durch die Maßnahmen 22.1 E (Neu) und 22.2 E (Neu) ersetzt, welche nicht mehr im Gemeindegebiet liegen. Auch aus tatsächlichen Gründen sind die Anmerkungen zurückzuweisen. Die Antragstellerin hat nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zutreffend darauf verwiesen, dass nach RAL Verbindungen der Entwurfsklassen 2 und 3 planfrei oder plangleich mit Lichtsignalanlage zu regeln seien. Zudem wurde auf die höheren Kosten und den größeren Flächenverbrauch einer planfreien Lösung und die dennoch gefahrlose Querung der Fußgänger und Radfahrer hingewiesen. Zudem wird die Steigung an der Röttinger Höhe von derzeit 6,2% auf 4,4% (von Lauchheim kommend) und 5,8 % (von Aufhausen kommend) reduziert. Zudem wird die zukünftige Signalsteuerung herankommende LKW erkennen und ohne anhalten über den Knotenpunkt führen („intelligente Ampellösung“). Hinsichtlich der Anregungen über die Sicherheit des Radweges wird auf die obigen Ausführungen der Gemeinde Bopfingen verwiesen. Hinsichtlich der Ausführungen der Gemeinde zu der Maßnahme 22 E wird auf die obigen Ausführungen verwiesen. Hinsichtlich der geforderten Beteiligung der Gemeinde im Rahmen von ggf. während der Bauzeit erforderlichen Umleitungen wird auf die Nebenbestimmung A. IV. 26 verwiesen. Soweit die Ausweisung einer Umleitungsstrecke durch den Teilort Lippach abgelehnt wurde, ist festzustellen, dass eine solche Festlegung nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens ist. Die Forderung war insoweit zurückzuweisen.

4.9 Verkehr

Das Vorhaben kann auch unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs verwirklicht werden.

4.9.1 Widmung

Die Einziehung und Widmung folgen aus § 2 FStrG bzw. 5 StrG. Auf die Regelungen im Regelungsverzeichnis und in den Lageplänen wird verwiesen.

4.9.2 Nachgeordnetes Verkehrsnetz

Auf das nachgeordnete Straßen- und Wegenetz wurde bei der Planung hinreichend Rücksicht genommen.

Durch den ADFC wurden verschiedene Einwendungen gegen die Planung erhoben. Es wurde kritisiert, dass es sich bei dem geplanten Radweg um eine Steigungs-/Gefällestrecke handelt und dieser in zwei Richtungen befahren wird. Die Mindestmaße oder gar teilweise weniger seien daher nicht ausreichend für eine sichere Verkehrswegeföhrung. Das MindestmaÙ dürfe nirgends unterschritten werden. Über den Großteil der Strecke solle ein Breitenaufschlag von 0,5 m bis 1,0 m erfolgen. Die Wege seien teilweise nur 2,50 m breit einschließlich Sicherheitsbreite (2,05 m+0,45 m). 3,00 m + 1,75 m wären an der Bundesstraße in Ordnung, bzw., 2,50 m + 0,50 m auf dem nördlichen Radwegeast im Bereich der Nebenstraße. Dieser Einwand ist zurückzuweisen. Die Mindestbreiten sind durchweg eingehalten. Die ERA 2010 „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ regelt erforderliche Querschnitte und MindestmaÙe. Die darin enthaltenen Regelungen wurden durch die Antragstellerin eingehalten. Eine weitergehende Verbreiterung des Weges ist aufgrund der Lage unmittelbar an einem FFH-Gebiet und weiteren Schutzgebieten nicht möglich. Ferner wurde an den Enden des Radwegs die Einhaltung eines Sicherheitsabstandes von 1,75 m auÙerorts eingefordert. Dieser sei für weniger sichere Radfahrerinnen und Radfahrer unbedingt einzuhalten. Aufgrund der stark befahrenen Straße sei ein größerer Sicherheitsabstand wünschenswert. Dieser Einwendung kann nicht entsprochen werden. Ein weiteres Absetzen des Radweges von der Straße ist hier aufgrund der vorhandenen Böschung ohne zusätzliche Flächeninanspruchnahme nicht möglich. Ebenso wurde angeführt, dass im Bereich der Gabionenwand ein Bereich ohne Sicherheitsstreifen geplant sei. Durch diese Gabionenwand würde der Radweg weiter eingeengt. Aufgrund des Gefälles könnten gefährliche Begegnungen entstehen, und die Wand stelle eine besondere Gefährdung dar. Ohne eine Aufweitung des Weges sei dies inakzeptabel. Dieser Einwand ist zurückzuweisen. Ein Sicherheitstrennstreifen zur Gabionenwand hin ist aufgrund der engen Platzverhältnisse und der Tatsache, dass in das unmittelbar an die Planung

anschließende FFH-Gebiet nicht eingegriffen werden soll, nicht realisierbar. Gefordert wurde auch, dass die westliche Querungshilfe eine Breite von mindestens 3,50 m erhalten solle. Zudem sei sie in ihrer Länge zu klein. Die Antragstellerin hat zugesagt, dass die Mittelinsel in der Ausführungsplanung eine Länge von 6,00 m erhalten soll (Vgl. A. V. 16). Darüber hinaus war der Einwand zurückzuweisen. Die ERA 2010 sehen in Kapitel 2.2.5 mindestens 2,5 m als „Länge“ vor (den Begriff „Länge“ verwendet die ERA für das, was Laien eher als Breite der Verkehrsinsel bezeichnen würden; also den Abstand zwischen den jeweiligen Fahrbahnrändern). Somit sind die Mindestmaße eingehalten. An der Querungshilfe wurde zudem eine Schleppkurve gefordert, um die Querungshilfe auch senkrecht befahren zu können. Die Antragstellerin hat dies zu Recht abgelehnt, da beabsichtigt ist, dass der Radverkehr die B29 zügig quert. Zur Beachtung des Verkehrs sei ein Stopp einzulegen. Eine Aufweitung des Radwegs würde Radfahrer nur dazu verleiten, nicht anzuhalten. Darüber hinaus existieren keine normierten Regelungen für „Schleppkurven“ an Radwegen. Ferner wurde moniert, dass die Bushaltestelle nicht barrierefrei gestaltet sei und kein zusätzlicher Platz für wartende/wechselnde Fahrgäste vorhanden sei. Damit würden Konflikte zwischen Radfahrenden und Fußgängern provoziert. Dieser Einwand war zurückzuweisen. Die Bushaltestelle bei Lauchheim ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Bei der Bushaltestelle an der Röttinger Höhe ist zudem nicht mit einem erhöhten Fahrgastaufkommen zu rechnen. Da es sich bei dem Weg um eine kombinierten Fuß- und Gehweg handelt ist auf eine gegenseitige Rücksichtnahme der Teilnehmer zu verweisen. Zudem würde eine weitere Aufweitung mit einer Flächenversiegelung einhergehen. Daher ist keine Aufweitung der Warteflächen angezeigt. Soweit eingewendet wurde, dass die Querung Bopfinger Straße nicht gelöst wird und kritisiert wurde, dass es zwischen Röttinger Höhe und Aufhausen nur einen nicht alltagstauglichen Spurweg gäbe, waren auch diese Einwände zurückzuweisen, denn die Querung und der genannte Weg sind nicht von diesem Planfeststellungsverfahren umfasst und sind jeweils mit einer gesonderten Maßnahme zu regeln.

Es wurde durch das Landratsamt Ostalbkreis, Geschäftsbereich Geoinformation und Landesentwicklung gefordert, dass bei Eingriffen in das landwirtschaftliche Wegenetz darauf geachtet werden müsse, die Wege wieder ordnungsgemäß herzustellen bzw.

dass bei dauerhaften Eingriffen einen Ersatz auszuweisen sei. Sollten beim Ausbau Drainagen oder Gräben unterbrochen werden, müssten diese wieder ordnungsgemäß angeschlossen werden. Es wird auf die entsprechende Zusage der Antragstellerin (A. V. 18) verwiesen.

4.9.3 Öffentlicher Personenverkehr

Um die Belange des öffentlichen Personenverkehrs zu berücksichtigen und um Beeinträchtigungen des öffentlichen Nahverkehrs zu vermeiden/reduzieren, wurde unter Ziffer A. IV.27 eine Nebenbestimmung aufgenommen, die sicherstellen soll, dass im Falle einer baubedingten Sperrung der Strecke eine ordnungsgemäße Ersatzroutenplanung/Ersatzverkehrseinrichtung durch betroffene Verkehrsunternehmen erfolgen kann.

Durch die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, wurden verschiedene Einwände vorgebracht. Es wurde gefordert, dass Anpflanzungen im Grenzbereich entlang der Bahnanlagen so zu gestalten seien, dass ein Überhang nach § 910 BGB vermieden werde und die Vorgaben des Nachbarschaftsrecht eingehalten werden. Die Abstände der Pflanzorte so zu wählen seien, dass der Abstand zur Grenze gleich der Endwuchshöhe der Bäume und der Sträucher entspreche. Die Pflanzung dürfe zu keinem Zeitpunkt die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs gefährden. Die Antragstellerin hat insoweit ausgeführt, dass keine Anpflanzungen im Grenzbereich zu Bahnanlagen geplant sind. Daher war keine weitere Festsetzung zu treffen. Soweit gefordert wurde, dass Beleuchtungsanlagen von Parkplätzen, Wegen, Werbung und dergleichen blendfrei zum Bahnbetriebsgelände hin zu gestalten seien, ist festzuhalten, dass keine Beleuchtungsanlagen geplant sind. Deshalb waren keine weiteren Festsetzungen in dieser Entscheidung zu treffen. Soweit eine Beteiligung der DB AG bei Bauausführung verlangt wurde, wird auf die Zusage (A. V. 21) der Antragstellerin verwiesen.

Ferner hat die Deutsche Bahn AG darauf hingewiesen, dass die Standsicherheit der Bahnanlagen (Bahndämme- und Einschnitte, Gleisanlage, usw.) jederzeit, auch während der Bauzeit, zu gewährleisten sei. Entsprechende Nachweise seien der DB Netz

vorzulegen. Die Antragstellerin hat ausgeführt, dass keine Bauwerke geplant seien, die die Standsicherheit der Bahnanlagen beeinträchtigen könnten. Ein ähnlicher Vortrag erfolgte auch durch das Eisenbahn-Bundesamt. Durch dieses wurde empfohlen, dass ein vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannter Gutachter zur Beurteilung der Standsicherheit des unmittelbar neben der Eisenbahnstrecke geplanten „Bauwerkes“ hinzuzuziehen sei, um den Einfluss der Eisenbahnlasten auf dieses „Bauwerk“ zu überprüfen. Die Antragstellerin hat darauf erwidert, dass kein Bauwerk unmittelbar neben der Eisenbahnstrecke geplant sei, dessen Standsicherheit durch den Einfluss der Eisenbahnlasten gefährdet wäre. Ausweislich der Planungsunterlagen erfolgt die Anpassung des nördlichen Böschungshanges der (südlich der B29) verlaufenden Eisenbahnstrecke. Um die Belange der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs ausreichend zu berücksichtigen, hält es die Planfeststellungsbehörde dennoch für geboten, den Einwendungen zu entsprechen und hat eine entsprechende Nebenbestimmung festgesetzt. Mit dieser soll jegliche Gefährdung des Eisenbahnverkehrs durch etwaige Fragen der Standsicherheit im Rahmen der Baumaßnahmen an der Böschung ausgeschlossen werden.

Die Deutsche Bahn AG hat darauf hingewiesen, dass es sich bei den Flächen der Bahnstrecke um gewidmetes Bahngelände handelt, auf dem sich eine planfestgestellte Bahnanlage befindet, die dem Fachplanungsrecht unterliegt. Auf den Plänen sei ein Eingriff in die Bahnflächen (Bahnböschungen) erkennbar. Ausweislich der Planunterlagen ist der Grunderwerb für den Baulastträger der Straße vorgesehen. Falls in diesem Zusammenhang beabsichtigt war, auf eine Freistellung nach § 23 AEG hinzuweisen, ist festzuhalten, dass eine Freistellungsentscheidung nach § 23 AEG grundsätzlich nicht im Planfeststellungsverfahren nach § 17 FStrG erfolgt. Darüber hinaus ist eine Freistellungsentscheidung entbehrlich, da die beabsichtigte Nutzung dem Bahnbetriebszweck nicht entgegensteht.

4.9.4 Sonstige verkehrliche Belange

Durch das Landratsamt Ostalbkreis, Geschäftsbereich Straßenbau in Vertretung des Straßenbaulastträgers für Kreisstraßen und als untere Verwaltungsbehörde für Bun-

des- und Landstraßen, wurden zwei Anmerkungen vorgetragen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sollte auf die Zufahrt zur B29 im Bereich der 2-streifigen Richtungsfahrbahn bei Bau-km 0+610 verzichtet werden. Dieser Einwand ist zurückzuweisen. In Übereinstimmung mit den Ausführungen der Antragstellerin besteht für die Zufahrt ein verkehrliches Bedürfnis. Sie wird für die Erschließung des ehemaligen Haltepunktes Röttingen benötigt. Eine andere Erschließungsmöglichkeit besteht nicht. Die Zufahrt wird ebenso für Wartungsarbeiten an einem Sendemast benötigt. Sicherheitsaspekten wird dadurch Rechnung getragen, dass die Zufahrt nur aus Richtung Lauchheim kommend erreichbar ist und die Ausfahrt nur in Richtung Aufhausen erfolgen kann. Ferner wurde angeregt, dass die Ausführung des Regenrückhaltebeckens wegen der erhöhten betrieblichen Aufwands nicht als Erdbecken, sondern in Betonbauweise erfolgen sollte. Auch dieser Anregung musste die Antragstellerin nicht entsprechen. Die Planung sieht bewusst ein Regenrückhaltebecken in Erdausführung vor, um den Flächenverbrauch auf das Nötigste zu beschränken. Ein Betonbecken wäre dazu unter Umweltschutzgesichtspunkten schlechter einzustufen, da dieses mehr versiegelte Flächen erfordern würde.

Ferner wurde durch das Landratsamt Ostalbkreis, Geschäftsbereich Straßenverkehr, angeregt, dass im Bereich der vorgesehenen Bushaltestelle (Höhe Zufahrt Lauchheim-Gromberg) überlegt werden sollte, ob die vorgesehene Mittelinsel mit Querungshilfe auf mindestens 6,00 m verlängert werden könnte. Hiermit könnte evtl. eine bessere Erkennbarkeit und eine verbesserte Torwirkung zur möglichen Geschwindigkeitsreduzierung erzielt werden. Die Antragstellerin hat dem entsprochen. In der Ausführungsplanung wird die Mittelinsel auf 6,00 m verlängert. Eine entsprechende Zusage wurde aufgenommen (A. V. Nr. 16). Ebenso wurde gefordert, dass die auf Höhe Lauchheim-Gromberg beidseitig angelegte Linienbushaldebuchten auf Kassler Sonderborde umgerüstet werden. Die Antragstellerin hat zugesagt, dass eine Anpassung in der Ausführungsplanung für die südliche Bushaltestelle erfolgt (A. IV. 17). Die nördliche Bushaltestelle ist nicht Teil dieses Planfeststellungsverfahrens. Die Antragstellerin musste der Forderung daher insoweit nicht entsprechen und die Forderung wird zurückgewiesen.

Durch das Bundesamt für Infrastruktur und Dienstleistungen der Bundeswehr wurde vorgetragen, dass im vorliegenden Planungsbereich die B29 als Axialstraße 767 des Militärstraßengrundnetzes (MSGN) gilt. Deshalb seien die Richtlinien für den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge RABS (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau 22/1996) einzuhalten. Die Antragstellerin hat zugesichert, dass die RABS eingehalten werden (A. V. 19). Somit wurde der Forderung des Bundesamts für Infrastruktur und Dienstleistungen der Bundeswehr entsprochen.

4.10 Öffentliche Sicherheit

Das Vorhaben ist bei Beachtung der planerischen Vorgaben und der festgesetzten Nebenbestimmungen mit den Belangen der öffentlichen Sicherheit vereinbar.

Das Vorhaben trägt auch den brandschutztechnischen Belangen angemessen Rechnung. Den Forderungen der höheren Brandschutzbehörde wurde durch die Aufnahme der unter A. IV Nr. 25 festgesetzten Nebenbestimmung vollumfänglich entsprochen. Diese sind erforderlich, um einen Einsatz von Feuerwehren und Rettungsdiensten auch dann sicherzustellen, falls baubedingte Straßensperrungen erforderlich sind.

Der Kampfmittelbeseitigungsdienst legte in seiner Stellungnahme dar, dass es aufgrund der ausgedehnten Kampfhandlungen und schwere Bombardierungen im Vorfeld von jeglichem Bau(-Planungs-)Verfahren ratsam sei, eine Gefahrenverdachtsforschung in Form einer Auswertung von Luftbildern der Alliierten durchzuführen. Eine solche Luftbildauswertung ist durch die Antragstellerin bereits in der Voruntersuchung (01/2012) durch den Kampfmittelbeseitigungsdienst durchgeführt worden. Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte für das Vorhandensein von Bombenblindgängern.

4.11 Landesplanung und Raumordnung

Das Vorhaben ist mit den Zielen der Landesplanung und Raumordnung vereinbar.

Der Ausbau der B29 hält sich weitgehend am Bestand und verläuft eng an dem derzeitigen Verlauf der Straße. Der Regionalplan Ostwürttemberg stellt für das Plangebiet einen Regionalen Grünzug nach PS 3.1.1 (Z), einen schutzbedürftigen Bereich für die Erholung nach PS 3.2.4.1 (Z) und einen schutzbedürftigen Bereich für Landwirtschaft und Bodenschutz nach PS 3.2.2.1 (G) fest.

Die Planfeststellungsbehörde geht in Übereinstimmung mit der höheren Raumordnungsbehörde davon aus, dass durch den am Bestand orientierten Ausbau der linienhaften Infrastruktur die Belange der Raumordnung jedoch nicht beeinträchtigt werden.

Dabei ist zu beachten, dass der Ausbau der B29 in Plansatz 4.1.1.4 (Z) zur Sicherung der Leistungsfähigkeit und Qualität vorgesehen ist. Weiterhin wird durch die Erweiterung der bereits vorhandenen Straße dem Bündelungsgedanken Rechnung getragen. Ferner wird mit der Antragsvariante ein relativ geringer Flächenverbrauch verfolgt. Ebenso erfordern bereits die bestehenden Verkehrsverhältnisse eine Erweiterung der Straße. Die Verkehrsbelastung wird in den kommenden Jahren noch zunehmen, so dass die Erweiterung auch vor diesem Hintergrund erforderlich ist. Die Erweiterung ist zudem notwendig, da sie für die Steigungsstrecke die Entflechtung des Verkehrs ermöglicht und zur Erreichung der angestrebten Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit führt.

4.12 Leitungsträger und Versorgungsunternehmen

Durch das Vorhaben werden mehrere Fremdleitungen gekreuzt. Die Belange der jeweiligen Leitungsträger werden gewahrt.

Im Planungsbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom Deutschland GmbH. Die im Planbereich liegenden Telekommunikationslinien werden auch von den Straßenbaumaßnahmen berührt und müssen dementsprechend gesichert, verändert oder verlegt werden. Die Telekom Deutschland GmbH hat daher um rechtzeitige Übersendung der endgültigen Ausbaupläne und Mitteilung der Ausschreibungs- und

Ausführungstermine gebeten, damit sie ihre Planungen und ggf. Ausschreibungsunterlagen rechtzeitig vorbereiten kann. Die Antragstellerin hat eine dementsprechende Zusage (A. V. 17) abgegeben.

Im Planungsbereich befindet sich eine Gasleitung der Netze NGO. Es war der Bau einer Stützwand im Bereich der Gasleitung geplant, daher wurde von Seiten der Netze NGO eine Verschiebung der Stützmauer erbeten. Ferner wurde gefordert, dass für eine Umlegung der Gasleitung eine gesicherte Trasse außerhalb der Baubereichs und innerhalb des Bereichs der Planfeststellung auf einem Grundstück der Straßenbauverwaltung erforderlich sei, damit die Leitung vor Baubeginn umgelegt werden könne. Aufgrund dieser Einwendung wurde die Planung mit der 1. Planänderung angepasst. Damit sind die Forderungen der Netze NGO erfüllt worden.

4.13 Denkmalschutz

Belange der Denkmalpflege werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

4.14 Arbeitsschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Arbeitsschutzes vereinbar. Auf die Zusage der Antragstellerin unter Ziffer A. V. 10 wird hingewiesen.

4.15 Private Rechte, insbesondere Eigentum

Die dauerhafte und / oder vorübergehende Inanspruchnahme von Grundeigentum für die Realisierung des Ausbauvorhabens samt den naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen ist in dem planfestgestellten Umfang mit Art. 14 Abs. 3 S. 1 GG vereinbar. Bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung gehört das unter den Schutz des Art. 14 Abs. 1

GG fallende Eigentum in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken, seien sie bebaut, landwirtschaftlich genutzt oder natürliche Flächen, grundsätzlich einen schwerwiegenden Eingriff für den betroffenen Eigentümer darstellt. Dies gilt grundsätzlich auch für die Mieter und Pächter der Grundstücke. Weder das Interesse, das ein Eigentümer an der Haltung seiner Eigentumssubstanz hat, noch das Interesse der Mieter oder Pächter an der Nutzung der Grundstücke genießt jedoch absoluten Schutz. Für das Eigentum oder die Nutzung der Grundstücke gilt insoweit nichts Anderes als für andere abwägungsrelevante Belange, d.h. die Belange der betroffenen Eigentümer bzw. Mieter oder Pächter können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden.

Im vorliegenden Fall kann auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken in dem nach der festgestellten Planung vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Das gewichtige öffentliche Interesse an der Realisierung des Straßenbauvorhabens überwiegt vorliegend die Interessen der privaten Grundstücksbetroffenen an einem (vollständigen) Erhalt ihres Eigentums. Dies gilt auch für die Fälle, in denen in landwirtschaftlich genutztes Gelände eingegriffen werden muss. Es ist nicht möglich, die Dimensionierung so zu modifizieren, dass ein geringerer Eingriff in privates Eigentum resultiert; vielmehr muss es im Interesse der Funktionstauglichkeit des geplanten Straßenbauvorhabens bei der vorgelegten Planung mit allen darin vorgesehenen Eingriffen in Privatland bleiben. Auch für eine Verschiebung des Ausbaustreifens zugunsten eines einzelnen Betroffenen ist beim vorliegenden Ausbauvorhaben kein Raum, da sich das Vorhaben aufgrund der verschiedenen Zwangspunkte am Bestand orientieren muss. Abgesehen davon würden kleinräumliche Verschiebungen beim landschaftspflegerischen Maßnahmenpaket in Einzelfällen dazu führen, dass ersatzweise andere Flächen in Anspruch genommen werden müssten und damit in Rechte anderer Privatpersonen eingegriffen würde. Die Eingriffe in private Eigentumsrechte durch die notwendigen natur- und artenschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen beschränken sich auf das – ökologisch und naturschutzrechtlich – unbedingt erforderliche Maß. Dass die Antragstellerin nach Kräften

bestrebt war, die Maßnahmen soweit als möglich auf öffentlichem Grund zu realisieren, wurde bereits oben dargelegt. Abschließend und zusammenfassend ist festzuhalten, dass sich die planerischen Ziele bei einer geringeren Eingriffsintensität nicht mehr realisieren ließen. Die Interessen der privaten Grundstückseigentümer haben daher hinter dem Interesse an der Verwirklichung des Straßenbauvorhabens in dem planfestgestellten Umfang zurückzustehen. Für die betroffenen Einwender bedeutet dies im Übrigen:

4.15.1 Waldgenossenschaft X

Die Einwender gaben an, dass es nicht richtig sei, dass vom Knotenpunkt „Röttinger Höhe“ ein öffentlicher Weg zum Submissionsplatz angeschlossen ist. Ab dem Parkplatz „Röttinger Höhe“ sei der anschließende Weg Eigentum der Waldgenossenschaft X. Es bestehe ein Vertrag mit ForstBW über die Nutzung zum Zwecke der Zufahrt zur Submission. Dieser Einwand ist zurückzuweisen. Die ersten 200 m ab dem Knotenpunkt „Röttinger Höhe“ gehören der Stadt Lauchheim (Flurstück 4011) nach diesen 200 m verläuft der Weg auf Flurstück 2803, welches einem privaten Dritten gehört. In den Unterlagen wird der dargestellte Abschnitt korrekt als öffentlicher Weg im Besitz der Stadt Lauchheim dargestellt. In dem Bereich, wo der Eigentümer nicht mehr die Stadt Lauchheim ist, wird in die Baumaßnahme nicht eingegriffen.

4.15.2 Fischzucht W

Durch den Eigentümer der Fischzucht W wurden mehrere Einwände vorgetragen. Über diese wird wie folgt entschieden:

Der Einwender hat zunächst bemängelt, dass er nicht bei der erstmaligen Auslage der Planunterlagen eine Benachrichtigung von der Möglichkeit der Einwendungserhebung erhalten hat. Dazu ist anzumerken, dass er durch die 1. Planänderung direkt betroffen war und daher gemäß § 73 Abs. 8 LVwVfG individuell zu benachrichtigen war. Eine individuelle Benachrichtigung bei der ursprünglichen Planauslage ist gesetzlich in diesem Fall nicht vorgesehen. Bezüglich des Ablaufs des Verfahrens wird auf die Ziffer

B. II. 2. dieser Entscheidung verwiesen. Somit war die Einwendung zu diesem Punkt zurückzuweisen.

Ferner hat der Einwender sich gegen die Auffassung der „Grundstückszufahrt“ im Osten gewendet. Im Rahmen der Planung ist vorgesehen, die Zufahrt von der B29 (nördliche Seite) auf den Wirtschaftsweg bei ca. Bau-km 0+600 aufzuheben. Grund dafür ist unter anderem der neu zu errichtende Schutzstreifen für den Geh- und Fahrradweg. Für den Einwender besteht allerdings weiterhin die Möglichkeit sein Flurstück zu befahren. Die Zufahrt ist weiterhin über das Feldwegenetz möglich. Dafür kann der Einwender am Knoten Bopfinger Straße B29 nördlich auf den bestehenden Wirtschaftsweg fahren. Von diesem kann er direkt östlich auf den bisher geschotterten Geh- und Radweg fahren, der im Rahmen des Vorhabens asphaltiert wird. Die Antragstellerin hat dem Einwender die Erteilung eines Fahr- und Wegerechts über den Fuß- und Gehweg zugesagt (A. V. 18). Darüber hinaus ist das Flurstück auch noch aus nördlicher Richtung über das Wegenetz erreichbar. Eventuell hierdurch anfallende minimal längere Wegstrecken halten sich in überschaubaren Grenzen und sind daher zumutbar. Eine Mehrfachanschließung muss allerdings nicht gewährleistet werden. Der Einwender hat keinen Anspruch darauf, dass das Flurstück theoretisch von mehreren Seiten angefahren werden kann. Zur Erreichbarkeit eines gewerblichen genutzten Flurstücks gehört grundsätzlich auch die Möglichkeit, dass es mit LKW sicher und vorschriftsmäßig angefahren werden kann. § 8 a FStrG garantiert nicht eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit (vgl. VGH Urteil v. 12.12.2017, 5 S 2449/14). Aus dieser Vorschrift lässt sich kein Anspruch auf den Fortbestand einer Verkehrsverbindung herleiten, die für eine bestimmte Grundstücksnutzung von besonderem Vorteil ist. Hieraus folgt auch, dass eine Mehrfacherschließung nicht zum Kern des Anliegerrechts gehört (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 19.2.2004 - 11 B 2601/03). Dementsprechend verfügt das Flurstück des Einwenders mit dem zukünftigen Anschluss aus Westen kommend über eine ausreichende Verbindung zum öffentlichen Straßennetz. Ebenso besteht für LKW auf dem Flurstück eine ausreichende Möglichkeit zu wenden, sodass keine „Durchfahrt“ von dem zur Schließung beabsichtigten Anschluss im Osten zu dem Anschluss im Westen erforderlich ist. Die angemessene Nutzung des Flurstücks als Fischzuchtbetrieb ist damit sichergestellt.

Die Einwendung wird insoweit zurückgewiesen, als sie über die Zusage der Antragstellerin hinausgeht.

Der Einwender hat sich ferner gegen den Erwerb von 280 m² Fläche seines Flurstücks (Nr. 3293) durch die Antragstellerin gewendet, damit dort eine Regenwasserleitung mit dem Nenndurchmesser DN 300 dauerhaft verlegt werden kann. Er hat sich allerdings zur Bestellung eines mit einer Grunddienstbarkeit gesicherten Leitungsrechtes bereit erklärt. Die Antragstellerin hat der Grunddienstbarkeit zugestimmt. Eine entsprechende Zusage wurde in diesen Beschluss aufgenommen (A. V. 19). Eine Vereinbarung erfolgt nach dem Planfeststellungsverfahren. Damit ist die Forderung des Einwenders erfüllt.

Ferner hat der Einwender angemerkt, dass die Muldenentwässerung so dimensioniert sein müsse, dass auch bei Starkregenereignissen ein Eindringen von Straßenwasser (auch über den Kleintierdurchlass) in die Teichanlage verhindert ist. Die Muldenentwässerung wurde ausreichend dimensioniert. Der Einwendung wird insoweit schon planungsseitig entsprochen.

Soweit der Einwender vorgetragen hat, dass seine Zuleitung des Frischwassers nicht negativ beeinträchtigt oder gestört werden darf, hat die Antragstellerin eine Zusage (A. V. 20) dahingehend abgegeben, dass die Frischwassereinspeisung gewährleistet wird. Damit wurde der Forderung entsprochen.

Ferner hat der Einwender geltend gemacht, dass das auf dem Flurstück 3293 befindliche Betriebsgebäude nicht auf den Planunterlagen berücksichtigt worden sei. Es sei im Jahr 1979 vom Landratsamt Ostalbkreis baurechtlich genehmigt worden, aber immer noch nicht eingemessen worden, was auch der Grund sein dürfte, warum es in den Unterlagen nicht vorhanden sei. Es dürfe in keinem Fall in seinem Bestand verändert werden. Die Antragstellerin hat dem Betriebsgebäude einen Bestandschutz für das geplante Vorhaben zugesichert (A. V. 21).

Der Einwender hat ebenso vorgetragen, dass auch während der Bauarbeiten eine durchgehende Zufahrtsmöglichkeit zu der Teichanlage gegeben sein muss, damit eine tägliche Versorgung der Tiere möglich ist. Die Antragstellerin hat zugesichert (A. V. 22), dass eine Zufahrt während der Bauzeit jederzeit erfolgen kann, je nach Bauphase aus westlicher oder östlicher Richtung. Damit ist den Forderungen des Einwenders entsprochen.

Bezüglich der weiteren vom Einwender vorgetragenen Aspekte, die die Bauausführung betreffen, wurden ihm durch die Antragstellerin entsprechende Zusagen gegeben (A. V. 23 bis 25). Weitergehende Regelungen von Seiten der Planfeststellungsbehörde waren dadurch nicht erforderlich.

4.15.3 DB Netz AG

Soweit sich die DB-Netz AG dahingehend geäußert hat, dass im DB-Eigentum stehende Flächen käuflich zu erwerben seien, ist darauf hinzuweisen, dass Grunderwerbsverhandlungen, welche die Antragstellerin direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder – falls dabei keine Einigung erzielt werden kann – in einem nachfolgenden Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Enteignungsbehörde zu regeln sind. Im hiesigen Verfahren wird nur über die Inanspruchnahme als solche entschieden. Das gewichtige öffentliche Interesse an der Realisierung des Straßenausbauprojekts überwiegt auch im konkreten Fall die Interessen der DB Netz AG an einem vollständigen Erhalt ihres Eigentums. Eine Verwirklichung des geplanten Vorhabens ist ohne die erforderlichen Änderungen an der Bahnböschung nicht möglich.

4.15.4 Einwender 03

Ein Einwender hat in seinem Schreiben mitgeteilt, dass er zunächst gegen das Vorhaben „fristwährend Widerspruch“ einlegt. Eine von ihm angekündigte weitergehende Begründung ist nicht eingegangen. Nach Ausführung der Antragstellerin handelt es sich bei dem Einwender um den Eigentümer des Flurstücks 1015, Gemarkung Auf-

hausen. Dieses wird für dauerhaft für die Dammaufschüttung südlich der B29 und vorübergehend für den Baustreifen benötigt. Es ist dabei vorgesehen eine Fläche von 561 m² dauerhaft zu erwerben und eine Fläche von 866 m² vorübergehend in Anspruch zu nehmen. Ausgehend von der Annahme, dass sich der Einwender gegen die Inanspruchnahme seines Flurstückes wendet, ist auch in diesem Fall davon festzuhalten, dass das gewichtige öffentliche Interesse an der Realisierung des Straßenausbauvorhabens auch im konkreten Fall die Interessen der privaten Grundstücksbetroffenen an einem vollständigen Erhalt ihres Eigentums trotz der Beeinträchtigungen durch das Vorhaben und der damit verbundenen Folgen überwiegt. Die Planfeststellungsbehörde verkennt hierbei nicht, dass die Flächen der Einwender durch die Maßnahme erheblich in Anspruch genommen werden und damit auch in die Eigentumsposition der Einwender eingegriffen wird. Die vorübergehende Inanspruchnahme ist allerdings erforderlich um das Vorhaben umsetzen zu können. Die dauerhafte Inanspruchnahme ist zur Herstellung der Dammaufschüttung auch zwingend erforderlich. Für eine bauliche Verschiebung besteht kein Raum.

4.15.5 Einwender 04 und Einwender 05

Die Einwender wenden sich gegen die teils vorübergehende, teils dauerhafte Inanspruchnahme ihres Flurstücks mit der Flurstücksnummer 3965 (eine Fläche von 1775 m² wird vorübergehend in Anspruch genommen und eine Fläche von 1982 m² wird dauerhaft durch den Erwerb in Anspruch genommen). Sie befürchten durch das Vorhaben zudem eine Wert- und Nutzungsbeeinträchtigungen und begehren entsprechende Schutzmaßnahmen und eine angemessene Entschädigung dieses Flurstücks. Das verpachtete Flurstück diene ihrer privaten Altersvorsorge und verliere durch das Vorhaben beträchtlich an Wert. Zudem befürchten sie eine erhebliche Lärm- und Schadstoffbelastung.

Das gewichtige öffentliche Interesse an der Realisierung des Straßenausbauvorhabens überwiegt auch im konkreten Fall die Interessen der privaten Grundstücksbetroffenen an einem vollständigen Erhalt ihres Eigentums trotz der Beeinträchtigungen durch das Vorhaben und der damit verbundenen Folgen. Die Planfeststellungsbehörde

verkennt hierbei nicht, dass die Flächen der Einwender durch die Maßnahme erheblich in Anspruch genommen werden und damit auch in die Eigentumsposition der Einwender eingegriffen wird. Für eine Verschiebung des Regenrückhaltebeckens zugunsten der hier Betroffenen ist kein Raum, denn der Standort des Regenrückhaltebeckens ist unter anderem durch die Topographie vorgegeben. Die Inanspruchnahme der Flächen ist für den Straßenbau im Zuge des Vorhabens und das damit erforderliche Regenrückhaltebecken zwingend erforderlich. Für die eintretenden Rechtsverluste haben die Betroffenen einen Anspruch auf angemessene Entschädigung gegen die Vorhabenträgerin gemäß Art. 14 Abs. 3 GG. Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, welche die Vorhabenträgerin direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder – falls dabei keine Einigung erzielt werden kann – in einem nachfolgenden Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Enteignungsbehörde zu regeln. In der Planfeststellung wird über Entschädigungsfragen wegen Inanspruchnahme von Grundeigentum nur dem Grunde nach entschieden. Die Festsetzung von angemessenen Entschädigungszahlungen für den Eigentumsverlust und temporäre Nutzungseinschränkungen ist somit nicht Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung. Die Planfeststellungsbehörde geht insgesamt davon aus, dass die wirtschaftlichen Interessen der in ihrem Eigentum Betroffenen im Rahmen eines nachfolgenden Entschädigungsverfahrens angemessen berücksichtigt werden, sofern es zwischen dem Vorhabenträger und den Grundstückseigentümern zu keiner Einigung kommen sollte. Daher wird die Einwendung insoweit zurückgewiesen. Ferner haben die Einwender geltend gemacht, dass das Flurstück ihrer privaten Alters- und Pflegevorsorge dient. Soweit sie eine zukünftige Ertragschance geltend machen, ist ihre Einwendung zurückzuweisen. Für darüberhinausgehende wirtschaftliche Nachteile hinsichtlich der allgemeinen Nutzbarkeit und der allgemeinen Verwertbarkeit eines Grundstücks - wie von den Einwendern pauschal vorgebracht -, die sich nicht als Folge tatsächlicher Beeinträchtigungen darstellen, die grundsätzlich durch Vorkehrungen zu verhindern wären, ist ein finanzieller Ausgleich hingegen gesetzlich nicht vorgesehen. Es handelt sich dabei um Nachteile, die sich allein aus der Lage des Grundstücks zu dem geplanten Vorhaben ergeben (sogenannte Lagenachteile). Bei der Regelung des § 74 Abs. 2 VwVfG handelt es sich insoweit um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im

Sinne des Art. 14 Abs. 1 S. 2 GG. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 Abs. 1 S. 2 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Eine Minderung der Rentabilität ist grundsätzlich hinzunehmen. Dies gilt auch für den Fall, dass das Flurstück zur finanziellen Absicherung der Zukunft und zur privaten Absicherung der Altersvorsorge erworben wurde. Soweit von den Einwendern pauschal eine Lärmbelastung befürchtet wird, ist die Einwendung insoweit zurückzuweisen. Die von ihnen ins Feld geführte Rechtsverletzung liegt nicht vor. Nach § 41 BImSchG stehen den Straßennachbarn bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße Abwehransprüche nur unter der Voraussetzung zu, dass die Verkehrsgerausche die Qualität schädlicher Umwelteinwirkungen haben. Nach der Definition des § 3 Abs. 1 BImSchG ist dies der Fall, wenn der Lärm geeignet ist, erhebliche Belästigungen für die Nachbarschaft herbeizuführen. Im vorliegenden Fall ist zu beachten, dass das Flurstück der Einwender im Außenbereich belegen sowie unbebaut ist und hinreichend konkrete Bauabsichten nicht erkennbar sind. Die Einhaltung von Immissionsgrenzwerten kann nach der hier gemäß § 6 Nr. 1 BImSchV anzuwendenden Fassung der Anlage 1 zur 16. BImSchV, nämlich der bis zum 28.02.2021 geltenden Fassung, grundsätzlich nur an einem bestimmten Immissionsort verlangt werden. Als schutzwürdige Immissionsorte, für die ein Anspruch auf aktiven oder passiven Lärmschutz bestehen kann, kommen grundsätzlich nur Gebäude oder Außenwohnbereiche in Betracht (vgl. Anlage 1 zur 16. BImSchV in der bis zum 28.02.2021 geltenden Fassung). Ist ein Grundstück unbebaut, aber grundsätzlich bebaubar, ist die Untersuchung als Immissionsort jedenfalls nur dann geboten, soweit in Betracht kommende künftige Bauvorhaben hinreichend konkretisiert sind und die Bauausführung in überschaubarer Zukunft gegeben ist. (Vgl. VGH München, Urteil v. 20.10.2020 – 22 A 16.40009, m.w.N.) Hinreichend konkrete Bauabsichten wurden nicht dargelegt. Insoweit waren keine Schutzvorkehrungen, so wie sie von den Einwendern gefordert wurden, festzusetzen. Weitere Optimierungen der Planung nach §§ 50 oder 41 Abs. 1 BImSchG drängen sich nicht auf. Die Einwendung war daher insoweit zurückzuweisen.

Soweit die Einwender pauschal und unsubstantiiert die Befürchtung von Schadstoffbelastung geäußert haben, ist die Einwendung auch insoweit zurückzuweisen. Durch den dreispurigen Ausbau der B29 wird kein zusätzlicher Verkehr induziert oder aus dem übrigen Verkehrsnetz auf die B29 verlagert (Vgl. Unterlage 1b). Die Fahrbahn rückt auch nur unwesentlich näher an das Flurstück der Einwender. Luftschadstoffemissionen der Baufahrzeuge werden durch die Planfeststellungsbehörde im Vergleich zu der bestehenden Belastung durch den PKW-Verkehr als unwesentlich betrachtet. Eine Schadstoffbelastung des Bodens durch die Baustelle wird mit der Nebenbestimmung Ziffer A. IV. 18 vermieden. Auch Schadstoffbelastungen, die aus dem Niederschlagswasser resultieren sind nicht zu erwarten. Das behandlungsbedürftige Niederschlagswasser aus den Fahrbahnflächen wird erst nachdem es die vorgeschalteten Sedimentationsanlagen (SediPipe XL) mit Klärfunktion passiert hat, in das Regenrückhaltebecken geleitet (Vgl. Unterlage 18). Aus dem Regenrückhaltebecken erfolgt zudem keine Ausleitung in das Flurstück der Einwender, sodass eine Schadstoffbelastung insoweit schon nicht zu erwarten ist.

4.15.6 Einwender 06

Der Einwender 06 ist Pächter des Flurstücks Nr. 3858 und Bewirtschafter der Flurstücke Nr. 1028/1 und 3969. Zu dem Flurstück 3858 hat er ausgeführt, dieses bis zum 31.10.2025 gepachtet zu haben. Für das Vorhaben ist der Erwerb der gesamten Fläche des Flurstückes 3858 vorgesehen. Auf dem Flurstück soll die Maßnahme 22.1 E (neu) umgesetzt werden. Vorgesehen ist die Verlängerung der auf Flurstück 3856 bestehenden Feldhecke in nordwestlicher Richtung. Durch die Anpflanzung von gebiets-eigenen Sträuchern (ca. 1.060 St.) sollen insgesamt 1.590 m² Gehölzflächen entwickelt werden (siehe Unterlage 19.1a, Anlage 3, Pflanzenliste 1 und Unterlage 9.3a). Südlich hiervon ist die Entwicklung von dauerhaften Ruderalfluren mit einem Anteil von ca. 20 % Steinriegel, Steinen, Sandlinsen und Holzhaufen als Habitate für Zauneidechsen und andere wärmeliebende Tierarten vorgesehen. Die verbleibenden Wiesenflächen sollen als extensive Fettwiese mittlerer Standort entwickelt werden und sollen dauerhaft unterhalten werden. Zur Verbesserung der Artenausstattung sind mehrere Streifenansaat, ggf. eine vollflächige Neuansaat durchzuführen. Die Flurstücke

1028/1 und 3969 werden für die Baumaßnahmen teilweise vorübergehend in Anspruch genommen. Über die Einwendung wird wie folgt entschieden:

Flurstück 3858: Der Einwender hat der Bepflanzung der Böschung zugestimmt. Hinsichtlich der Planung, den Streifen an der Grenze zur Parzelle 3857 mit Steinriegeln aufzufüllen, hat er mitgeteilt, dass er befürchte, dass die Gefahr bestünde, dass sich Steine lösen könnten und dann auf die Parzelle 3857 gelangen würden. Insoweit wird auf die Zusage A. V. 4 verwiesen. Hierin hat die Vorhabenträgerin zugesagt, die Position des Steinriegels flexibel zu verlegen. Eine Gefahr, dass Steine durch die Maßnahme auf Parzelle 3857 gelangen, hält die Planfeststellungsbehörde auch unter dem Gesichtspunkt, dass es sich bei den Steinriegeln nur um niedrige Anhäufungen von Steinen handelt, nicht für gegeben. Die Planfeststellungsbehörde ist sich auch in diesem Einzelfall bewusst, dass die Inanspruchnahme privaten Eigentums einen schwerwiegenden Eingriff für den betroffenen Eigentümer darstellen kann. Dies gilt gleichermaßen für einen Pächter von Flurstücken. Weder das Interesse des Eigentümers an der Erhaltung seines Eigentums noch das Interesse der Pächter an der Nutzung der betroffenen Grundstücke genießt jedoch einen absoluten Schutz. Für das Eigentum oder die Nutzung der Flurstücke gilt insoweit nichts Anderes als für andere abwägungsbeachtliche Belange, d.h. die Belange der betroffenen Eigentümer können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden, ebenso die Belange der betroffenen Mieter oder Pächter. Das gewichtige öffentliche Interesse überwiegt vorliegend die Interessen des Betroffenen an dem vollständigen Erhalt des Eigentums des Eigentümers und somit auch seiner Pachtfläche. Die Festsetzung von Entschädigungszahlungen ist nicht Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung. Über diese Positionen ist im Rahmen von Grunderwerbsverhandlungen bzw. in einem ggf. durchzuführenden Enteignungs- und Entschädigungsverfahren zu befinden.

Flurstücke 1028/1 und 3969: Diese Flurstücke werden von dem Einwender bewirtschaftet. Sie werden während der Baumaßnahmen vorübergehend in Anspruch genommen. Der Einwender hat sich insoweit nicht gegen die Inanspruchnahme im Grunde nach gewendet. Er hat lediglich um einen Vororttermin vor Baubeginn wegen

der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Fläche gebeten. Die Antragstellerin hat eine dementsprechende Zusage abgegeben (A. V. 26). Auch in diesem Fall überwiegt das öffentliche Interesse dem Interesse des Eigentümers und des Einwenders als Bewirtschafter an dem ungestörten Erhalt der durch sie bewirtschafteten Fläche.

4.15.7 Einwender 07

Im Rahmen des Verfahrens wird das Flurstück Nr. 4016 des Einwenders zur Verlegung der Gasleitung und für die Ausgestaltung der Böschung zur Kreisstraße mit nebenliegendem Geh- und Radweg benötigt. Im Bereich der Böschung wird eine Fläche von 714 m² zum Erwerb vorgesehen, eine Fläche von 3070 m² wird vorübergehend in Anspruch genommen und eine Fläche von 810 m² wird dauerhaft belastet. Ein von dem Einwender vorgeschlagener Flächentausch bzw. Ausgleich mit den Flurstücken Nr. 4015 und 4014 konnte durch die Vorhabenträgerin nicht zugesagt werden, da die sich die Flächen schon im Besitz der Straßenbauverwaltung befinden und diese bereits durch Ausgleichsmaßnahmen betroffen sind. Das gewichtige öffentliche Interesse an der Realisierung des Straßenausbauvorhabens überwiegt auch in diesem konkreten Fall die Interessen des privaten Grundstücksbetroffenen an einem vollständigen Erhalt seines Eigentums trotz der Beeinträchtigungen durch das Vorhaben und der damit verbundenen Folgen. Die Planfeststellungsbehörde verkennt hierbei nicht, dass die Flächen der Einwender durch die Maßnahme erheblich in Anspruch genommen werden und damit auch in die Eigentumsposition der Einwender eingegriffen wird. Die Inanspruchnahme der Flächen ist u.a. für die Verlegung der Gasleitung und die Ausgestaltung der Böschung zur Kreisstraße dringend erforderlich. Ferner hat der Einwender vorgetragen, dass er derzeit auf den Flächen 4015 und 4016 für ihn wertvollen Humus lagert. Er hat daher um rechtzeitige Mitteilung der Bauarbeiten gebeten, damit er sich um die Beseitigung kümmern kann. Auf die entsprechende Zusage der Vorhabenträgerin wird verwiesen (A. V. 27).

IV. Gesamtabwägung und Zusammenfassung

Das Genehmigungsverfahren wurde von der Planfeststellungsbehörde fair, transparent und ergebnisoffen geführt. Alle Betroffenen hatten ausreichend Gelegenheit sich über die Planung zu informieren und ihre Anregungen, Einwände und Forderungen vorzubringen. Die Planfeststellungsbehörde hat bei ihrer Entscheidungsfindung alle Stellungnahmen und Einwendungen gebührend berücksichtigt.

Das Vorhaben ist entscheidungsreif. Mit den von der Antragstellerin vorgelegten Unterlagen, den eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und den Einwendungen der Privatpersonen, den Erwiderungen der Antragstellerin und den vorgelegten Gutachten bzw. gutachterlichen Ergänzungen ist der Sachverhalt so weit aufgeklärt, dass über alle entscheidungserheblichen Fragen auf fundierter, zuverlässiger Basis entschieden werden kann.

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat deshalb in Ausübung seines Planfeststellungsermessens beschlossen, die vorliegenden Planunterlagen mit den genannten Nebenbestimmungen und Zusagen festzustellen. Die auferlegten Nebenbestimmungen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde erforderlich und verhältnismäßig und sichern die effektive Umsetzung der jeweiligen Schutzbestimmungen.

V. Kosten

Eine Gebührenfestsetzung erfolgt vorliegend nicht, da die Antragstellerin im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung Gebührenfreiheit genießt, vgl. § 10 Abs.1 LGebG.

Die Beteiligten haben die durch ihre Teilnahme an dem Anhörungsverfahren entstandenen Kosten, einschließlich der Aufwendungen für etwaige von ihnen beauftragte Rechtsanwälte und Sachverständige, selbst zu tragen. Beim Anhörungsverfahren handelt es sich um ein Verwaltungsverfahren, nicht um ein Vorverfahren im Sinne der §§ 68 ff. VwGO. Eine Kostenerstattung ist deshalb nicht möglich.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Schubertstraße 11, 68165 Mannheim oder Postfach 10 32 64, 68032 Mannheim Klage erhoben werden. Vor dem Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfefverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer der in § 67 Abs. 2 S.1 VwGO genannten Hochschulen mit Befähigung zum Richteramt zugelassen. Ergänzend wird wegen der weiteren Einzelheiten auf § 67 Abs. 4 VwGO verwiesen.

Hinweise:

Eine Ausfertigung dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen werden in den Gemeinden Lauchheim und Bopfingen nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Gegenüber den Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss zugestellt wird, hat die Auslegung keinen Einfluss auf den Lauf der Rechtsmittelfrist. Gegenüber den übrigen Betroffenen gilt der Planfeststellungsbeschluss mit dem Ende der Auslegungsfrist als zugestellt.

Jeder Beteiligte erhält auf schriftlichen Antrag Auskunft darüber, welcher Teil der Begründung sich auf sein Vorbringen oder das Vorbringen anderer Beteiligter bezieht, sowie über Namen, Anschrift und betroffene Grundstücke von in diesem Beschluss anonymisierten Betroffenen, soweit die Kenntnis dieser Daten zur Geltendmachung seiner rechtlichen Interessen erforderlich ist (§ 17 Abs. 1 S. 4 FStrG i.V.m. § 74 Abs. 4 S. 2 i.V.m. § 69 Abs. 2 S. 4 LVwVfG).



Philipp Gleißner

Ausgefertigt

Stuttgart, den 09.01.2023

Sandra Breyer