



Ausfertigung

Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN
Referat 15, Recht, Planfeststellung

Planfeststellungsbeschluss

vom 27. Juni 2008

**Verlegung der B 31
zwischen Immenstaad und Friedrichshafen**

**BA II B
Immenstaad - Waggershausen K 7739**

Az.: 15-2/-4 / 0513.2-20 B 31 Friedrichshafen BA II B

Inhaltsverzeichnis

A.	Entscheidung	7
I.	Planfeststellung	7
II.	Planunterlagen	7
III.	Weitere Entscheidungen	10
IV.	Zusagen	12
1.	Eigentum	12
2.	Wasser	14
3.	Naturschutz, Forst.....	15
4.	Boden.....	16
5.	Versorgungsunternehmer.....	16
6.	Kosten	16
7.	Sonstiges	16
V.	Nebenbestimmungen	17
1.	Immissionsschutz.....	17
2.	Bodenschutz.....	18
3.	Landwirtschaft	19
4.	Denkmalschutz.....	20
5.	Verkehr und Verkehrssicherheit	20
6.	Wasserwirtschaft.....	21
7.	Naturschutz	21
8.	Sonstiges	23
VI.	Entscheidungen über die Einwendungen	23
VII.	Kosten der Maßnahme	23
VIII.	Kostenentscheidung	24
B.	Begründung	25
I.	Erläuterung des Straßenbauvorhabens	25
II.	Planungsgeschichte, Verwaltungsverfahren und Planänderungen	27
III.	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)	30
1.	Verfahren, Öffentlichkeitsbeteiligung.....	30
2.	Umweltauswirkungen	31
IV.	Planrechtfertigung	35
V.	Abschnittsbildung, Zwangspunkte	44
VI.	Trassenvarianten und Planungsalternativen	47
1.	Amtstrasse	48
2.	Südfahrt von Schnetzenhausen	49

3.	Variante 1 mit äußerer Querspange	51
4.	Nullvariante und Ausbautrasse.....	54
5.	Steigwiesentrasse	56
6.	Bauertrasse	57
7.	Anschlussstellen.....	61
7.1.	Anschlussstelle Kluftern/Spaltenstein und Schnetzenhausen	61
7.2.	Knoten nordwestlich von Schnetzenhausen anstelle der beiden vorgesehenen Ansschlussstellen.....	63
7.3.	Unmittelbarer Anschluss der K 7742 an die B 31 neu	66
7.4.	Modifizierung des Knotens Schnetzenhausen.....	66
7.5.	Einwendungen gegen die Verkehrsuntersuchungen der Anschlussvarianten	67
VII.	Technische Gestaltung der Baumaßnahmen.....	69
VIII.	Zwingende materiellrechtliche Anforderungen	71
1.	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung	71
1.1.	Vorliegen von Eingriffen in Natur und Landschaft	72
1.2.	Unterlassung vermeidbarer Eingriffe	72
1.2.1.	Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen des LBP 2002	73
1.2.2.	Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen des LBP 2006	75
1.3.	Kompensation nicht vermeidbarer Eingriffe durch Ausgleichsmaßnahmen ...	76
1.3.1.	Schutzgut Boden.....	77
1.3.2.	Schutzgut Wasser und Oberflächenwasser	78
1.3.3.	Schutzgut Grundwasser	78
1.3.4.	Schutzgut Tiere und Pflanzen	78
1.3.5.	Schutzgut Luft und Klima	79
1.3.6.	Schutzgut Eigenart und Schönheit der Landschaft (Landschaftsbild, Landschaftsstruktur).....	80
1.3.7.	Schutzgut landschaftsbezogener Erholung	81
1.3.8.	Zwischenergebnis zu den Ausgleichsmaßnahmen	81
1.4.	Kompensation der nicht ausgleichbaren Eingriffe durch Ersatzmaßnahmen .	82
1.5.	Angemessenheit des Gesamtflächenbedarfs für die geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	83
1.6.	Erforderlichkeit und Angemessenheit der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Hinblick auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken	83
1.7.	Zulässigkeit des Eingriffs nach § 21 Abs. 4 Satz 2 NatSchG	84
1.8.	Vorbringen des amtlichen Naturschutzes.....	84
1.9.	Vorbringen der Naturschutzverbände und der Privateinwender.....	86
1.10.	Ausnahme vom Verbot der Zerstörung oder Beeinträchtigung besonders geschützter Biotope nach § 32 Abs. 4 NatSchG	87
1.11.	Naturschutzrechtliche Betrachtung der Änderung des Colsmanknotens.....	88
1.12.	Ergebnis zu den Belangen von Naturschutz- und Landschaftspflege	89
2.	Natura 2000.....	89
2.1.	Einleitung und rechtliche Grundlagen.....	89
2.2.	B 31 BA II B.....	90
2.3.	B 31 BA II C.....	94

2.4.	Vorbringen der Einwender und der Träger öffentlicher Belange	95
3.	Verkehrslärmschutz.....	96
3.1.	Direkte Lärmauswirkungen der B 31 BA II B	96
3.1.1.	Einwendungen gegen die Verkehrsuntersuchung, Fortschreibung 2005	99
3.1.1.1.	Grundsätzliches zur Verkehrsprognose	99
3.1.1.2.	Einwendungen gegen die Verkehrsprognose.....	100
3.1.2.	Einwendungen gegen die Lärmberechnung.....	112
3.1.3.	Aktive Lärmschutzmaßnahmen nach § 41 Abs. 1 BImSchG.....	115
3.1.4.	Passive Lärmschutzmaßnahmen nach § 41 Abs. 2 BImSchG	116
3.1.4.1.	Klufturner Straße 85 bis 73 sowie Girishalde 10 und 21	118
3.1.4.2.	Fuchsweg 23.....	121
3.1.4.3.	Heiseloch 4.....	122
3.2.	Gesamtlärmbetrachtung (Summenpegel)	123
3.3.	Lärm während der Bauphase	124
3.4.	Atypische Sonderfälle.....	125
3.5.	Lärm im Rahmen der fachplanerischen Abwägung.....	125
3.6.	Mittelbare Lärmauswirkungen der B 31 BA II B.....	126
3.6.1.	Rechtliche Grundlagen.....	126
3.6.2.	Ortsrandstraße von Immenstaad (B 31 alt)	129
3.6.3.	Straßenzug der L 328b und L 207 mit den Ortslagen Efrizweiler, Klufturn, Lipbach.....	132
3.6.4.	Straßenzug der K 7742 mit den Ortslagen Schnetzenhausen und Manzell- Neuhäuser.....	134
3.6.5.	Bauabschnitt II C bis zum Löwentalknoten.....	136
3.6.6.	Sondersituation Colsmanknoten.....	136
3.6.7.	Zusammenfassung hinsichtlich der mittelbaren Lärmauswirkungen	138
3.7.	Ergebnis zum Lärmschutz	139
4.	Artenschutz	139
4.1.	Einleitung und rechtliche Grundlagen.....	139
4.2.	Übertragung auf das Planungsverfahren der B 31 BA II B insbesondere Untersuchungstiefe	142
4.3.	Einzelausführungen zu den abgeschichteten Arten	148
4.3.1.	Vogelarten	148
4.3.2.	Fledermäuse	154
4.3.3.	Haselmaus	159
4.3.4.	Zauneidechse.....	160
4.3.5.	Kleine Flussmuschel/Bachmuschel (Unio crassus).....	162
4.3.6.	Laubfrosch.....	168
4.3.7.	Nachtkerzenschwärmer.....	169
4.4.	Kollisionsrisiko im Straßenverkehr	171
4.5.	Streng geschützte Pflanzenarten	171
4.6.	Ausnahmeentscheidung nach § 43 Abs. 8 BNatSchG	172
4.7.	Direkte Anwendung der FFH-RL und V-RL	175
4.8.	Ergebnis	176
IX.	Öffentliche Belange.....	176
1.	Luftschadstoffe	176

1.1.	Lufthygienische Untersuchung für den Bereich des BA II B (Immenstaad bis Waggerhausen K 7739) vom Oktober 2002 sowie November 2005.....	182
1.2.	Lufthygienische Untersuchung für den Bereich des BA II C (Colsmanstraße bis Löwental) vom November 2002 sowie November 2005	184
1.3.	Mittelbare Auswirkungen des Baus der B 31 neu hinsichtlich Luftschadstoffen	185
2.	Wasserwirtschaft.....	187
3.	Landwirtschaft	191
4.	Forstwirtschaft und Forstökologie.....	196
5.	Raumordnung.....	197
6.	Denkmalschutz.....	198
7.	Bodenschutz.....	200
8.	Kommunale Belange	201
8.1.	Einwendungen der Gemeinde Immenstaad	201
8.2.	Einwendungen der Stadt Friedrichshafen	211
X.	Private Belange bzw. Einwendungen	214
1.	Eigentum und Pacht.....	214
2.	Wertminderung.....	215
3.	Grundstücksbezogene Einwendungen von Eigentümern und Pächtern (mit Hinweis zum Datenschutz).....	216
3.1.	EWNr. 01.....	216
3.2.	EWNr. 02.....	220
3.3.	EWNr. 03.....	222
3.4.	EWNr. 04.....	223
3.5.	EWNr. 05.....	224
3.6.	EWNr. 06.....	224
3.7.	EWNr. 07.....	225
3.8.	EWNr. 08.....	227
3.9.	EWNr. 09.....	228
3.10.	EWNr. 10.....	229
3.11.	EWNr. 11.....	230
3.12.	EWNr. 12.....	231
3.13.	EWNr. 13.....	232
3.14.	EWNr. 14.....	234
3.15.	EWNr. 15.....	237
3.16.	EWNr. 16.....	239
3.17.	EWNr. 17.....	240
3.18.	EWNr. 18.....	241
3.19.	EWNr. 19.....	242
3.20.	EWNr. 20.....	243
3.21.	EWNr. 21.....	243
3.22.	EWNr. 22.....	245
3.23.	EWNr. 23.....	246

3.24.	EWNr. 24.....	247
3.25.	EWNr. 25.....	248
3.26.	EWNr. 26.....	250
3.27.	EWNr. 27.....	250
3.28.	EWNr. 28.....	251
3.29.	EWNr. 29.....	251
3.30.	EWNr. 30.....	252
3.31.	EWNr. 31.....	252
3.32.	EWNr. 32.....	253
3.33.	EWNr. 33.....	255
3.34.	EWNr. 34.....	255
3.35.	EWNr. 35.....	256
3.36.	EWNr. 36.....	258
3.37.	EWNr. 37.....	259
3.38.	EWNr. 38.....	259
3.39.	EWNr. 39.....	260
3.40.	EWNr. 40.....	261
3.41.	EWNr. 41.....	262
3.42.	EWNr. 42.....	263
3.43.	EWNr. 43.....	263
3.44.	EWNr. 44.....	264
3.45.	EWNr. 45.....	264
3.46.	EWNr. 46.....	265
XI.	Gesamtabwägung und Zusammenfassung	266
XII.	Begründung der Kostenentscheidung	267
C.	Rechtsbehelfsbelehrung.....	268
D.	Hinweise.....	268
E.	Anlagen zu diesem Planfeststellungsbeschluss.....	270

A. Entscheidung

I. Planfeststellung

Der Plan für die Verlegung der B 31 zwischen Immenstaad und Friedrichshafen (Baubeschnitt II B Immenstaad - Waggershausen K 7739) wird von Bau-km 0+ 432 bis Bau-km 7+ 555 einschließlich aller sonstigen durch die Baumaßnahme verursachten und in den Plänen enthaltenen Folgemaßnahmen an Anlagen Dritter nach § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) i.d.F. der Bekanntmachung vom 28.06.2007 (BGBl. I S. 1206 ff.) i.V.m. §§ 72 ff. Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) und §§ 1 ff. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) festgestellt.

II. Planunterlagen

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

Unterlage	Plan	Bezeichnung der Unterlage	Maßstab	Datum	Ordner
1A		Erläuterungsbericht		30.11.2006	6
1B		Deckblatt zum Erläuterungsbericht		30.04.2008	11
1a		Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG		30.09.2002	1
1aA		Deckblatt zur Allgemeinverständlichen Zusammenfassung nach § 6 UVPG		30.11.2006	6
1aB		Deckblatt zur Allgemeinverständlichen Zusammenfassung nach § 6 UVPG		30.04.2008	11
2	1	Übersichtskarte	1 : 100000	30.09.2002	1
3A	1	Übersichtslageplan	1 : 5000	30.11.2006	6
3B	1a	Deckblatt zum Übersichtslageplan	1 : 5000	30.04.2008	11
3B	2a	Übersichtslageplan	1 : 25000	30.04.2008	11
4A	1	Übersichtshöhenplan	1 : 5000/500	30.11.2006	6

Unterlage	Plan	Bezeichnung der Unterlage	Maßstab	Datum	Ordner
6A	1 - 9, 10 + 11	Straßenquerschnitte	1 : 50	30.11.2006	6
7A	1, 2, 2.1, 3 + 3.1	Lagepläne	1 : 1000	30.11.2006	6
7B	3a	Deckblatt zum Lageplan	1 : 1000	30.04.2008	11
7A	4, 4.1, 5, 6 + 6.1, 7 - 9	Lagepläne	1 : 1000	30.11.2006	6
7B	9.1	Lageplan	1 : 1000	30.04.2008	11
7	10	Lageplan	1 : 2500	30.09.2002	1
7B	11.1 + 11.2	Lagepläne	1 : 2500	30.04.2008	11
8 A	1-9	Höhenpläne	1 : 1000/100	30.11.2006	7
8	10	Höhenplan	1 : 1000/100	30.09.2002	2
8 A	11 - 17	Höhenpläne	1 : 1000/100	30.11.2006	7
8	18	Höhenplan	1 : 1000/100	30.09.2002	2
8 A	19 - 23	Höhenpläne	1 : 1000/100	30.11.2006	7
8	24 + 25	Höhenpläne	1 : 1000/100	30.09.2002	2
10A		Verzeichnis der Brücken und anderer Ingenieurbauwerke		30.11.2006	8
11A		Erläuterungsbericht schalltechnische Untersuchung		30.11.2006	8
11B		Deckblatt zum Erläuterungsbericht schalltechnische Untersuchung		30.04.2008	11
11.1A	1 + 2	Isophonenpläne	1 : 5000		8
11.2A		Ergebnis der schalltechnischen Berechnungen		30.11.2006	8
11.2B		Deckblatt zum Ergebnis der schalltechnischen Berechnungen		30.04.2008	11
12.0		Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) Erläuterungsbericht		30.09.2002	3
12.0A		Deckblatt zum LBP - Erläuterungsbericht		30.11.2006	9
12.0B		Deckblatt zum LBP - Erläuterungsbericht		30.04.2008	11
12.1	1, 1a + 2	LBP - Realnutzung	1 : 5000	30.09.2002	3
12.2	1	LBP - Eingriffsanalyse	1 : 5000	30.09.2002	3
12.3A	1	LBP - Maßnahmenübersichtsplan	1 : 5000	30.11.2006	9
12.3B	1a	Deckblatt zum LBP-Maßnahmenübersichtsplan	1 : 5000	30.04.2008	11

Unterlage	Plan	Bezeichnung der Unterlage	Maßstab	Datum	Ordner
12.4A	0	LBP - Maßnahmen-Legende		30.11.2006	9
12.4A	1 + 2	LBP - Maßnahmenpläne	1 : 1000	30.11.2006	9
12.4B	2.1	LBP - Maßnahmenplan	1 : 1000	30.04.2008	11
12.4A	3, 3.1, 4, 4.1, 5, 6, 6.1, 7 - 10	LBP - Maßnahmenpläne	1 : 1000	30.11.2006	9
12.4B	11.1 + 11.2	LBP - Maßnahmenpläne	1 : 2500	30.04.2008	11
12.5	1 - 8	LBP - Schnitte A-A bis H-H	1 : 200	30.09.2002	4
12.6		Prüfung der Verträglichkeit hinsichtlich der Belange von Natura 2000 gem. § 34 BNatSchG	1 : 25000	30.09.2002	4
13		Ergebnisse entwässerungstechnischer Berechnungen Bericht		30.09.2002	5
14.1A	1, 2, 2.1, 3 + 3.1	Grunderwerbspläne	1 : 1000	30.11.2006	10
14.1B	3.1a	Deckblatt zum Grunderwerbsplan	1 : 1000	30.04.2008	11
14.1A	4, 4.1, 5, 6 + 6.1	Grunderwerbspläne	1 : 1000	30.11.2006	10
14.1B	6a	Deckblatt zum Grunderwerbsplan	1 : 1000	30.04.2008	11
14.1A	7 + 8	Grunderwerbspläne	1 : 1000	30.11.2006	10
14.1B	8a	Deckblatt zum Grunderwerbsplan	1 : 1000	30.04.2008	11
14.1A	9	Grunderwerbsplan	1 : 1000	30.11.2006	10
14.1B	9.1	Grunderwerbsplan	1 : 1000	30.04.2008	11
14.1	10	Grunderwerbsplan	1 : 2500	30.09.2002	5
14.1B	11.1 + 11.2	Grunderwerbspläne	1 : 2500	30.04.2008	11
14.2B		Grunderwerbsverzeichnis		30.04.2008	11
15.2A		Bauwerksverzeichnis		30.11.2006	10

III. Weitere Entscheidungen

1. Eigentümer und Pächter landwirtschaftlich genutzter Grundstücke haben dem Grunde nach Anspruch auf angemessene Entschädigung für den durchschnittlichen Ertrag der von ihnen in einem Abstand bis zu 10 m vom äußeren durchgehenden Fahrbahnrand der planfestgestellten B 31 BA II B angebauten Produkte, sofern diese wegen Schadstoffbelastungen, verursacht durch den Verkehr auf dem planfestgestellten Abschnitt, nicht mehr vermarktungsfähig sind.
2. Für diejenigen Grundstücke, die nach dem standortkundlichen Gutachten des Professors Dr. Friedrich Weller vom 21.07.2005 einer zunehmenden Kaltluftgefährdung ausgesetzt sind, die auf das planfestgestellte Vorhaben zurückzuführen ist, steht den Betroffenen dem Grunde nach Anspruch auf angemessene Entschädigung für Ertragseinbußen gegen den Träger der Straßenbaulast zu. Die Höhe der Entschädigung wird in den nachfolgenden Entschädigungsverfahren geregelt.
3. Für folgende Gebäude wird nach Maßgabe der 24. BImSchV i.V.m. der VLärmSchR 97 mit diesem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt, der - wo notwendig - auch eine Außenwohnbereichsentschädigung umfasst:
 - Für die Gebäude Klufferner Straße 85, 77/2, 77/1, 77, 75, 73 gemäß den Berechnungen in Unterlage 11.2A der Planfeststellungsunterlagen.
 - Für die Gebäude Girishalde 10 und 21 gemäß den Berechnungen in Unterlage 11.2A der Planfeststellungsunterlagen.
 - Für das Gebäude Fuchsweg 23 gemäß den Berechnungen in Unterlage 11.2A der Planfeststellungsunterlagen.
 - Für das Gebäude Heiseloch 4 gemäß den Berechnungen in Anlage 10 zu diesem Planfeststellungsbeschluss.
 - Für das Gebäude Sparbruckerstraße 5, Erdgeschoss, Südwest-Seite.
 - Für die Gebäude Colzmanstraße 2, 4, 6, 8, 10 gemäß den Berechnungen in Anlage 8 zu diesem Planfeststellungsbeschluss.
4. Für die in Anlage 5 zu diesem Planfeststellungsbeschluss aufgeführten Gebäude wird ab Inbetriebnahme der B 31 BA II B ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV i.V.m. der VLärmSchR 97 festgesetzt, der - wo notwendig - auch eine Außenwohnbereichsentschädigung umfasst.

Dieser Anspruch besteht nicht, wenn eine Einzelpunktberechnung ergibt, dass an den jeweiligen Gebäuden die Grenzwerte der Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags eingehalten sind.

Der Anspruch entfällt, wenn vor Inbetriebnahme der B 31 BA II B die K 7743 neu (OU Kluffern / OU Markdorf) und die L 205 neu (OU Bermatingen) in Betrieb gehen.

Der Anspruch entfällt ebenfalls, wenn die B 31 neu (Meersburg/West - Immenstaad) in Betrieb geht.

5. Für die in Anlage 6 zu diesem Planfeststellungsbeschluss aufgeführten Gebäude wird ab Inbetriebnahme der B 31 BA II B ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV i.V.m. der VLärmSchR 97 festgesetzt, der - wo notwendig - auch eine Außenwohnbereichsentschädigung umfasst.

Dieser Anspruch besteht nicht, wenn eine Einzelpunktberechnung ergibt, dass an den jeweiligen Gebäuden die Grenzwerte der Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags eingehalten sind.

Der Anspruch entfällt, wenn vor Inbetriebnahme der B 31 BA II B die K 7743 neu (OU Kluffern) in Betrieb geht.

6. Für die in Anlage 7 zu diesem Planfeststellungsbeschluss aufgeführten Gebäude wird ab Inbetriebnahme der B 31 BA II B ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV i.V.m. der VLärmSchR 97 festgesetzt, der - wo notwendig - auch eine Außenwohnbereichsentschädigung umfasst.

Dieser Anspruch besteht nicht, wenn eine Einzelpunktberechnung ergibt, dass an den jeweiligen Gebäuden die Grenzwerte der Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags eingehalten sind.

Der Anspruch entfällt für die Gebäude in der Ortslage Schnetzenhausen, wenn vor Inbetriebnahme der B 31 BA II B die K 7742 neu (OU Schnetzenhausen) in Betrieb geht.

7. Nach Maßgabe der Unterlage 13 der Planfeststellungsunterlagen werden für die Regenwasserbehandlungsanlagen gemäß §§ 2, 3, 5, 7 und 14 WHG die wasserrechtlichen Erlaubnisse erteilt.
8. Die Gewässerverlegung des Mühlbaches sowie sonstige Gewässerverlegungen sind nach § 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG als notwendige Folgemaßnahmen von diesem Planfeststellungsbeschluss umfasst.
9. Dieser Planfeststellungsbeschluss umfasst im Rahmen seiner Konzentrationswirkung nach § 75 Abs. 1 Satz 1 zweiter Halbsatz LVwVfG nach Maßgabe der Planunterlagen sowie der Ausführungen unter B insbesondere folgende Entscheidungen:
 - Die Ausnahme nach § 43 Abs. 8 BNatSchG.
 - Die Ausnahme nach § 32 Abs. 4 NatSchG.
 - Die Genehmigung nach § 76 WG.
 - Die Genehmigung nach § 9 Abs. 1 WaldG.

IV. Zusagen

Die den Beteiligten im Rahmen der Anhörungsverfahren von der Straßenbauverwaltung schriftlich gemachten sowie die in den Niederschriften über die Erörterungsverhandlungen enthaltenen Zusagen werden für verbindlich erklärt und sind Bestandteil dieser Entscheidung, soweit sie nicht ohnehin schon in die Planunterlagen eingearbeitet sind. Dies gilt insbesondere für die nachstehend aufgeführten Zusagen:

1. Eigentum

Der Vorhabensträger hat zugesagt,

- a.) Restflächen der Flurstücke Nr. 167/2 und Nr. 167/5, Flur 8, Gemarkung Friedrichshafen, zu übernehmen, sofern eine Überprüfung ergibt, dass diese nicht mehr wirtschaftlich nutzbar sind.
- b.) die Restflächen des in Anspruch genommenen Flurstücks Nr. 163/4, Flur 8, Gemarkung Friedrichshafen, die nicht mehr wirtschaftlich zu nutzen sind, zu übernehmen, und so dem Antrag des Einwenders zu entsprechen.
- c.) das Flurstück Nr. 193/2, Flur 8, Gemarkung Friedrichshafen, insgesamt zu übernehmen, so dass keine unwirtschaftlichen Restflächen mehr bestehen bleiben.

- d.) zur Erschließung des Flurstücks Nr. 462/4, Flur 2, Gemarkung Friedrichshafen, eine Überfahrt über den nach diesem Planfeststellungsbeschluss zu verlegenden Graben zu errichten.
- e.) die Restflächen des Flst. Nr. 528/2, Flur 2, Gemarkung Friedrichshafen, entsprechend der Forderung des Eigentümers zu erwerben.
- f.) auf die Inanspruchnahme des Flurstücks Nr. 529, Flur 2, Gemarkung Friedrichshafen, als Ausgleichsfläche auf Grund der Einwendungen zu verzichten.
- g.) die Restfläche von 56m² des Flurstücks Nr. 549, Flur 2, Gemarkung Friedrichshafen, zu übernehmen.
- h.) die verbleibende Fläche an der Südseite des Flurstücks Nr. 150, Flur 9, Gemarkung Friedrichshafen, zu übernehmen.
- i.) die zur vorübergehenden Inanspruchnahme vorgesehene Fläche auf dem Flurstück Nr. 185/2, Flur 9, Gemarkung Friedrichshafen, entsprechend des nachträglich erstellten Plans vom 31. Januar 2008 zu reduzieren.
- j.) die im Grunderwerbsverzeichnis für die vorübergehende Inanspruchnahme vorgesehenen Flächen der Flurstücke Nr. 96/1 und 96/11, Flur 9, Gemarkung Friedrichshafen, auf das unabdingbar notwendige Maß zu reduzieren.
- k.) das Industriegleis der Luftschiffbau-Zeppelin GmbH im Bauabschnitt II C, zweibahniger Ausbau der B 31 zwischen Colmanstraße und Löwental, zu erhalten und ggf. so zu verlegen, dass die entsprechenden Radien eingehalten werden.
- l.) für die Villa Wagner, Klufturner Straße 85 in Friedrichshafen, ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.
- m.) eine Vereinbarung für den Betrieb des Einweinders Nr. 16 zu formulieren, die die nachfolgenden Zusagen der Straßenbauverwaltung regelt:
- dem Betrieb zur gegebenen Zeit für die Bauphase einen Ansprechpartner bezüglich der Gewährleistung der Zuwegung zu benennen.
 - die Straßenbauverwaltung bemüht sich, Beeinträchtigungen der Hofstelle auch während der Bauphase so gering als möglich zu halten.
 - dass die Flurstücke des Betriebes zur Bewirtschaftung jederzeit zugänglich sind. Sie sagt allerdings nicht zu, dass dies nicht ohne Behinderungen oder Umwege geschieht.
 - dass dem Betrieb nachgewiesener maßnahmenbedingter Ausfallschaden ersetzt wird.
- n.) falls vorhandene Zäune durch die Baumaßnahme auf Flurstücken entfernt oder versetzt werden müssen, auf Kosten des Baulastträgers Ersatz zu schaffen.
- o.) „nachbarschaftliche Abstandsvorschriften“, soweit sie für die Straßenbauverwaltung gelten, auf dem Flurstück 212, Flur 8, Gemarkung Friedrichshafen, einzuhalten sowie Schattenwurf infolge Bepflanzungen in Dammlage zu vermeiden.

- p.) auf dem Flurstück 495, Flur 6, Gemarkung Friedrichshafen, den neuen Waldsaum in der Höhe abzustufen.

2. Wasser

Der Vorhabensträger hat zugesagt,

- a.) soweit Drainagen durch Baumaßnahmen oder Zwischenlagerung auf dem Flurstück Nr. 212, Flur 8, Gemarkung Friedrichshafen, beschädigt werden, diese wieder herzustellen.
- b.) vorhandene Drainagen auf dem Flurstück Nr. 163, Flur 8, Gemarkung Friedrichshafen, wieder anzuschließen.
- c.) soweit erforderlich, im Zuge der Bauausführung die auf den Flurstücken Nr. 462/5 und 462/4, Flur 2, Gemarkung Friedrichshafen, vorhandenen Drainagen auszutauschen.
- d.) sofern die Drainagen in den Flurstücken Nr. 97, 96/1 und 96/11, Flur 9, Gemarkung Friedrichshafen, beschädigt werden, diese wieder herzustellen, so dass diese einwandfrei funktionieren.
- e.) bei der Bauausführung auf das in den Flurstücken Nr. 185/2, 173/3 und 173/4, Flur 9, Gemarkung Friedrichshafen, verlaufende Gewässer Rücksicht zu nehmen und die in diesem Bereich verlaufende Dole, die den dort vorhandenen Weg unterquert, zu erneuern.
- f.) dass die vorgesehene Vernässung im Bereich der Votzenwiesen den Waldbereich des Flurstücks Nr. 544, Flur 2, Gemarkung Friedrichshafen, nicht tangiert und der Holzeinschlag gewährleistet wird.
- g.) alle erforderlichen Maßnahmen bei Querungen von Kanalleitungen im Zuge der Ausführungsplanung mit der Stadt Friedrichshafen abzustimmen. Alle Leitungen und Gewässerquerungen werden bei der Bauausführung berücksichtigt. Die Kostentragung erfolgt nach der gesetzlichen Rechtslage.
- h.) im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde im Rahmen der Ausführungsplanung die Richtlinien der Internationalen Gewässerschutzkommission für den Bodensee (IGKB) für die Reinhaltung des Bodensees vom 30.09.2005 (Bodenseerichtlinien 2005) zu berücksichtigen.
- i.) die Ausführungsplanung der Regenklär- und Rückhaltebecken im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde vorzunehmen.
- j.) sofern das Handbuch zur Ableitung und Behandlung von Straßenoberflächenwasser bis zur Fertigstellung der Ausführungsplanung eingeführt werden sollte und sich hieraus weitergehende Erfordernisse und Veränderungen am Entwässerungskonzept ergeben sollten, diese in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

- k.) die Ausführungspläne unter Berücksichtigung der vorhandenen Gewässerentwicklungspläne mit der Stadt Friedrichshafen abzustimmen.
- l.) die geplanten Regenwassereinleitungsstellen bezüglich Anbindung und Befestigung im Einmündungsbereich in die Vorfluter hydraulisch günstig und möglichst naturnah zu gestalten.
- m.) dass bei der Detailplanung im Bereich der Zusatzfahrspur am Knotenpunkt Colmanstraße/Riedleöschstraße im Rahmen des Bauentwurfs nach den anerkannten Regeln der Technik sichergestellt wird, dass kein Niederschlagswasser zwischen der Mauer und dem verbleibenden Lärmschutzwall an der Riedleöschstraße versickern wird. Die Abstimmung mit der unteren Bodenschutz- und Altlastenbehörde des Landratsamtes Bodenseekreis wird zugesagt.
- n.) sofern sich aus der Gemeinsamen Verwaltungsvorschrift des Innenministeriums und des Umweltministeriums über die Beseitigung von Straßenoberflächenwasser (VwV-Straßenoberflächenwasser) vom 27.02.2008 Detailänderungen am Entwässerungskonzept ergeben sollten, diese in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.
- o.) Details über Veränderungen an der Brunnisach im Rahmen der Ausführungsplanung mit der unteren Wasserbehörde beim Landratsamt Bodenseekreis abzustimmen.
- p.) neue Gewässerquerungen mit durchgehender Gewässersohle herzustellen.
- q.) eine Verschiebung des BW 27 um ca. 5 m Richtung Industriegleis in der Ausführungsplanung zu prüfen.
- r.) den Fischereisachverständigen des Regierungspräsidiums Tübingen an der Ausführungsplanung für Gewässermaßnahmen *Unio crassus* betreffend zu beteiligen.

3. Naturschutz, Forst

Der Vorhabensträger hat zugesagt,

- a.) die untere Forstbehörde beim Landratsamt Bodenseekreis in der Ausführungsplanung bei der konkreten Abstimmung über den Umfang von Initialpflanzung und Selbstbegrünung bei der Waldentwicklung einzubinden.
- b.) die jährlich zu betreuenden Nisthöhlen im Bereich der LBP-Maßnahme 20A-n1+2 mit der Abteilung Umwelt und Naturschutzes der Stadt Friedrichshafen abzustimmen.

4. Boden

Der Vorhabensträger sagt zu,

- a.) dass im Bereich des Flurstücks Nr. 473/1 („Hubstöcke“), in dem sich eine mittelsteinzeitliche Fundstelle befindet, der Oberbodenabtrag nur in Abstimmung mit der archäologischen Denkmalpflege erfolgen wird.
- b.) auf allen Ablagerungs- und Rekultivierungsflächen die mehrjährige Ansaat von tiefwurzelnden Pflanzen vorzusehen.
- c.) die Böschungen mit 20 cm Oberboden anzudecken bzw. bei Böschungen, die höher als 2 Meter sind, diese mit mindestens 15 cm Oberboden anzudecken.

5. Versorgungsunternehmer

Der Vorhabensträger sagt zu,

sich mit der Deutschen Telekom mindestens drei Monate vor Baubeginn in Verbindung zu setzen, um die Planung und den Bauablauf mit ihr abzustimmen.

6. Kosten

Der Vorhabensträger sagt zu,

dass die Stadt Friedrichshafen für die LBP-Maßnahme 20A-n 1+2 eine entsprechende Entschädigung erhält.

7. Sonstiges

Der Vorhabensträger sagt zu,

- a.) eine Funkverbindung für Polizei, Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge im Tunnel Waggershausen vorzusehen.
- b.) die Stadt Friedrichshafen an dem weiteren Planungsprozess zu beteiligen.
- c.) im Rahmen der baureifen Entwurfsbearbeitung die Altlastenverdachtsflächen beim Amt für Bürgerservice, Sicherheit und Umwelt, Abteilung Umwelt und Naturschutz der Stadt Friedrichshafen (AUN) und die Kampfmittelverdachtsflächen beim Kampfmittelbeseitigungsdienst in Stuttgart zu erheben.
- d.) in Absprache mit der Polizeidirektion die für die Großraum- und Schwertransporte erforderlichen baulichen Maßnahmen wie abgesenkte Hochborde, überfahrbare Mittel- und Trenninseln usw. vorzusehen.
- e.) die „Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge (RABS)“ einzuhalten.
- f.) Baubeginn und Fertigstellung der Maßnahmen dem Eisenbahnbundesamt schriftlich anzuzeigen. Nach Fertigstellung der Maßnahmen wird für den Kreuzungsbe-

- reich des Straßenbauvorhabens B 31 neu mit der Bahnlinie „Stahringen- Friedrichshafen“ die Abnahme schriftlich beim Eisenbahnbundesamt beantragt.
- g.) rechtzeitig vor Baubeginn dem Eisenbahnbundesamt von der DB Netz AG die Ausführungsunterlagen zum Kreuzungsbereich B31 neu / Bahnlinie „Stahringen- Friedrichshafen“ zur bauaufsichtlichen und signaltechnischen Prüfung und Bau- freigabe vorzulegen. Mit den Ausführungsunterlagen werden auch die Standsi- cherheitsnachweise einschl. Prüfberichte eines vom Eisenbahnbundesamt zuge- lassenen Prüfindgenieurs vorgelegt.
 - h.) für die neue Kreuzungsmaßnahme B 31 neu / Bahnlinie „Stahringen- Friedrichshafen“ die weitere Vorgehensweise bezüglich Planung, Planungsverein- barung, Vereinbarung nach § 12 Abs. 1 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes mit der DB Netz AG abzustimmen.
 - i.) in der Detailplanung im Bereich des Knotenpunktes Colzmanstraße/ Riedle- öschstraße auf gute Sichtbeziehungen zwischen Fußgängern und Fahrzeuglen- kern zu achten.
 - j.) bei der detaillierten Signalprogrammplanung der Lichtsignalanlage am Knoten- punkt Colzmanstraße / Riedleöschstraße eine bedingt verträgliche Führung der Verkehrs- und Abbiegebeziehungen möglichst zu vermeiden.
 - k.) bei der detaillierten verkehrsabhängigen Lichtsignalanlagenplanung / Signalpro- grammplanung am Knotenpunkt Colzmanstraße / Riedleöschstraße eine weitere Fußgängerquerung in der Zufahrt der südlichen Colzmanstraße einzurichten, falls die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes es zulässt.
 - l.) für den Fall, dass die Stadt Friedrichshafen sämtliche Mehrkosten für den Bau, den Betrieb und die Ablösung einer Verlängerung des Waggershauser Tunnels um 100 m übernimmt, wird die Straßenbauverwaltung, vorbehaltlich der Zustim- mung des Bundes, hierfür ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren beantragen

V. Nebenbestimmungen

1. Immissionsschutz

- 1. Für das Gewerbegebäude Meistershofener Straße 14 in Friedrichshafen- Waggershausen ist dessen Belüftung auf Kosten des Vorhabensträgers so anzu- passen, dass die Luft nicht über die Fenster/Belüftungsöffnungen in der ersten oder zweiten Etage auf der Nordseite aufgenommen wird.
- 2. Im Planfeststellungsverfahren für den Bauabschnitt II C der B 31 neu in Fried- richshafen ist nach Maßgabe des § 41 BImSchG zu gewährleisten, dass für das

Wohngebiet „Zeppelindorf“ die Grenzwerte eines reinen Wohngebietes nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV eingehalten werden.

2. Bodenschutz

1. Vor Beginn der Erdarbeiten zum Bau der B 31 BA II B ist im Einvernehmen mit der unteren Bodenschutzbehörde ein Verwertungskonzept für anfallenden Boden zu erstellen. Dieses Verwertungskonzept muss insbesondere enthalten, von welchen Sonderkulturf Flächen belasteter Boden bis in eine Tiefe von 0,6 m abgetragen wird und wo dieser Boden wieder aufgetragen bzw. eingebaut werden soll.
Bei der Darstellung der Verwertungsorte für unbelasteten Oberboden ist jeweils auch die voraussichtliche Auftragsmächtigkeit anzugeben.
2. Im Einzelnen ist bei der Erstellung des Verwertungskonzepts Folgendes zu beachten:
 - a) Belasteter Boden darf nicht im Bereich von Entwässerungsanlagen (Straßenentwässerungsmulden, Retentionsbecken, Bankette etc.) und in Flächen bzw. Seitenablagerungen, die im Eigentum von Dritten stehen oder später wieder an Dritte veräußert werden, eingebaut werden. Dies gilt auch für den Bereich von künftigen Waldflächen und für Flächen mit hoch anstehendem Grundwasser.
 - b) Belasteter Boden darf nicht an Dritte zur freien Verwertung abgegeben werden.
3. Heft 10 (Erhaltung fruchtbaren und kulturfähigen Bodens bei Flächeninanspruchnahmen) und Heft 28 (Leitfaden zum Schutz der Böden beim Auftragen von kultivierbarem Bodenaushub) der Reihe „Luft Boden Abfall“, herausgegeben vom Umweltministerium Baden-Württemberg, sind, soweit sie den Straßenbau betreffen, zu beachten.
4. Es ist ein Bauleiter zu bestellen, der die Umlagerung belasteten Bodens entsprechend dem Verwertungskonzept zu überwachen und die entsprechenden Arbeiten und Aus- und Einbauorte zu dokumentieren hat.
5. Bei den geplanten Seitenablagerungen, Lärmschutzwällen, Geländemodellierungen sowie bei Rückbau- und Rekultivierungsmaßnahmen ist § 12 BBodSchV bzw. die DIN 19731 ebenso zu beachten wie die Merkblätter des Landratsamtes Bodenseekreis vom 6.3.2006 („Sachgerechter Umgang mit belastetem Material bei Stra-

ßen-, Kanal - und sonstigen Tiefbauarbeiten im Bereich von Straßen und Gehwegen) und vom 17.01.2002 („Nebenbestimmungen zur Durchführung von Auffüllungen und Rekultivierungen“). Die Detailplanungen sind mit der unteren Bodenschutzbehörde abzustimmen.

6. Auf vorübergehend beanspruchten Flächen, die während der Bauzeit genutzt werden, sind eingetretene Bodenverdichtungen durch Tiefenlockerung zu beseitigen.
7. Auf allen Ablagerungs- und Rekultivierungsflächen ist die mehrjährige Ansaat von tiefwurzelnden Pflanzen vorzusehen und zu gewährleisten.
8. Im unmittelbaren Bankettbereich der B 31 neu ist eine Oberbodenandeckung von 5 cm im Hinblick auf die Verkehrssicherheit zulässig. Ansonsten sind Böschungen mit 20 cm Oberboden anzudecken, soweit diese nicht höher als 2 Meter sind. Bei Böschungen höher als 2 Meter ist im Hinblick auf erdstatische Gründe eine Andeckung mit 15 cm Oberboden zulässig.

3. Landwirtschaft

1. Soweit durch die Baumaßnahmen im Zusammenhang mit dem planfestgestellten Vorhaben Bodenentwässerungsanlagen angeschnitten oder sonst in irgendeiner Form beeinträchtigt werden, ist deren Funktionsfähigkeit wiederherzustellen. Sofern erforderlich, sind neue Drainagen anzulegen.
2. Zufahrten zu landwirtschaftlich genutzten Grundstücken sind zum Zwecke einer ordnungsgemäßen Bewirtschaftung dieser Flächen während der gesamten Bauzeit aufrecht zu erhalten bzw. zu gewährleisten.
3. Um einem Rückgang der notwendigen Bestäubung der Obstbaumkulturen durch Bienen entgegenzuwirken, sind durch extensive und artenreiche Ansaat des Straßenbegleitgrüns Nahrungsquellen für Wildinsekten zu schaffen, soweit dem nicht artenschutzrechtliche Nebenbestimmungen entgegenstehen (vgl. z.B. Ansaat von Magerrasen am Hermannsberg).
4. Bei der Anlage oder Änderung landwirtschaftlicher Wege hat sich der Ausbaustandard und die Befestigung an der einschlägigen Richtlinie (RLW 1999) zu orientieren.

5. Zwischenlagerung von Boden hat so zu erfolgen, dass dadurch angrenzende Obstbaumkulturen nicht - auch nicht im Wurzelbereich - geschädigt werden. Ist dies nicht möglich, hat der Vorhabensträger die Zwischenlagerung auf den betroffenen Grundstücken zu unterlassen.
6. Humusablagerungen sind einzusäen, um der Bildung von Unkrautpflanzen entgegenzuwirken.
7. Um das Risiko der Übertragung von Pflanzenkrankheiten gering zu halten, dürfen bei den vorgesehenen Bepflanzungsmaßnahmen keine Wirtspflanzen für schädliche Erreger (z.B. Feuerbrand), aber auch keine obstbaumkulturverwandten Pflanzen verwertet werden. Dies gilt insbesondere bei der Bepflanzung der straßenbegleitenden Dämme und Wälle.
8. Weidezäune, die infolge der Baumaßnahme entfernt werden müssen, sind wieder herzustellen.

4. Denkmalschutz

1. Werden bei den Erdbauarbeiten im Zusammenhang mit den planfestgestellten Maßnahmen Kulturdenkmale gefunden, ist die archäologische Denkmalpflege gemäß § 20 Denkmalschutzgesetz zu unterrichten.
2. Zur Abstimmung einer fachlich fundierten archäologischen Begleitung ist zwei Wochen vor Beginn der Erdbauarbeiten das Regierungspräsidium Tübingen - Referat Denkmalpflege - zu benachrichtigen.

5. Verkehr und Verkehrssicherheit

1. Zur Regelung des Verkehrs an der „Dornierkreuzung“, Gemarkung Immenstaad, ist ein Lückenampelsystem zu installieren, um Fahrzeugen, die von der L 207 bzw. vom Dornierparkplatz in die B 31 einfahren wollen, das Einmünden bzw. Queren zu ermöglichen. Darüber hinaus ist die L 207 im Einmündungsbereich zur B 31 aufzuweiten. Einfädelstreifen für den rechts einbiegenden Verkehr sind dort zu schaffen.
2. Bei der Benutzung öffentlicher Straßen und Wege durch Baustellenfahrzeuge ist sicherzustellen, dass der Anliegerverkehr nicht mehr als unvermeidbar behindert

oder belästigt wird. Durch Baustellenverkehr verursachte Verschmutzungen und Schäden sind unverzüglich zu beseitigen. Durch geeignete Maßnahmen ist dafür zu sorgen, dass Staubentwicklungen in zumutbaren Grenzen gehalten werden.

3. Der Vorhabensträger wird verpflichtet, bei Bau der B 31 BA II B lärmintensive Arbeiten in der Nähe von Wohnbebauung grundsätzlich auf die Tageszeit zwischen 7.00 Uhr und 20.00 Uhr zu beschränken. Die gesetzlichen Vorschriften über die Zulässigkeit von Sonn-, Feiertags- und Nachtarbeit sind zu beachten. Einzusetzende Baumaschinen müssen der 32. BImSchV entsprechen. Die durchführenden Baufirmen sind entsprechend vertraglich zu verpflichten.

6. Wasserwirtschaft

1. Vor Beginn der Bauausführung ist durch einen Sachverständigen prüfen zu lassen, ob in Einschnittsbereichen für die an die Trasse angrenzenden Grundstücke Beweissicherungsverfahren wegen der Gefahr einer Grundwassersenkung durchzuführen sind.
2. Soweit im Rahmen der Bauausführung für einzelne Bauwerke Wasserhaltungen notwendig werden, ist eine dauerhafte Grundwasserabsenkung auszuschließen.

7. Naturschutz

1. Im Bereich des Wäldchens westlich von Hof Hofen ist zur Verminderung der Zerschneidungswirkung und unter artenschutzrechtlichen Aspekten gemäß der Anlage 4 zu diesem Planfeststellungsbeschluss eine Überflug- und Querungshilfe herzustellen.
2. Im Zuge der Ausführung der LBP-Maßnahme 9.2A sind 950 m² standortgerechter Feldhecke (zweireihig, mit standortgerechten Sträuchern) gemäß der Vorgabe der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Bodenseekreis im Schreiben (mit Plan) vom 31.03.2008 (Az.: 23.364.552/B31/BAIIB FN-West) zu pflanzen.
3. Die Baufeldfreimachung darf zum Schutz von Fledermäusen und Vögeln nur in der Zeit vom 1.10. bis zum 28.2. (vgl. § 43 Abs. 2 NatSchG) erfolgen.

4. Der BUND e.V. ist an der Ausführungsplanung der LBP-Maßnahmen 20A-n 1+2 zu beteiligen.
5. Mit der Umsetzung der LBP-Maßnahmen 20A-n 1+2 ist unverzüglich nach Vollziehbarkeit dieses Planfeststellungsbeschlusses zu beginnen.
6. Bei der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung ist darauf zu achten, dass für die Haselmaus eine ausreichende Beimischung relevanter Nahrungssträucher erfolgt.
7. Die Baufeldfreimachung darf zum Schutz der Zauneidechse nur in der Zeit vom 1.10. bis zum 28.2. (vgl. § 43 Abs. 2 NatSchG) erfolgen.
8. Für *Unio crassus* ist im Hinblick auf die wissenschaftliche Unsicherheit der geplanten Maßnahmen ein Monitoring gemäß den Vorgaben im 4. Teil der Anpassung des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages vorzusehen. Details des Monitorings, welches im Einvernehmen mit der unteren Naturschutzbehörde zu planen ist, bleiben der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung vorbehalten. Soweit sich herausstellen sollte, dass einzelne vorgesehene Maßnahmen nicht den gewünschten Erfolg zeigen, liegen über die Erfassung des Bachmuschelbestandes im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens sowie über die von Heitz (2005) getätigte Untersuchung gute Erkenntnisse zum Bachmuschelbestand im Umfeld sowie zu Fließgewässerstrecken vor. Insbesondere in der von Heitz durchgeführten Untersuchung werden konkrete Maßnahmenvorschläge benannt, die im Falle eines nicht oder nur eingeschränkten Erfolges der hier vorgesehenen Maßnahmen kurzfristig aufgegriffen und verwirklicht werden können (vgl. Heitz (2005), S. 7 f.).
9. Im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung ist bei den LBP-Maßnahmen 3.1A und 3.2 darauf zu achten, dass sich für den Laubfrosch geeignete Kleingewässer ausbilden können.
10. Die Baufeldfreimachung darf zum Schutz des Nachtkerzenschwärmers nur in der Zeit vom 1.10. bis zum 28.2. (vgl. § 43 Abs. 2 NatSchG) erfolgen.

8. Sonstiges

1. Das Flurstück Bauausführung Nr. 153/4, Gemarkung Friedrichshafen, Flur Nr. 8, darf während der Bauausführung nur dann vorübergehend in Anspruch genommen werden, wenn dies für die Arbeiten zwingend erforderlich wird. Bodenmaterial darf auf diesem Grundstück nicht abgelagert werden.
2. Im Rahmen der baureifen Entwurfsbearbeitung hat der Vorhabensträger beim Landratsamt Bodenseekreis bzw. bei der Stadt Friedrichshafen Altlastenverdachtsflächen zu ermitteln und mit den zuständigen Behörden erforderliche Maßnahmen abzusprechen. Dasselbe gilt für Kampfmittelverdachtsflächen. Diese sind beim Kampfmittelbeseitigungsdienst des Regierungspräsidiums Stuttgart zu ermitteln.

VI. Entscheidungen über die Einwendungen

Die Einwendungen der Privaten, der Kommunen und der anerkannten Naturschutzverbände werden, soweit sie nicht ausdrücklich zurückgenommen wurden oder gegenstandslos geworden sind oder ihnen durch Zusagen oder durch diese Entscheidung entsprochen wird, zurückgewiesen.

Hinweis:

Einwendungen werden thematisch im jeweiligen Fachkapitel und darüber hinaus unter B X (Private Belange und Einwendungen) behandelt.

VII. Kosten der Maßnahme

1. Die Kosten der Baumaßnahme einschließlich der kreuzungsbedingten Kosten sowie der planfestgestellten Folgemaßnahmen trägt die Bundesrepublik Deutschland, soweit nachfolgend keine andere Regelung getroffen ist.
2. Die Kosten für den Bau und die Unterhaltung der zu verlegenden Straßen und Wege werden entsprechend den in den Vereinbarungen nach §§ 12 und 13 FStrG festgelegten Kostenanteilen vom jeweiligen Baulastträger getragen.
3. Die Kostentragung der Verlegung kreuzender Leitungen erfolgt gemäß der jeweiligen Rechtslage.

VIII. Kostenentscheidung

Der Vorhabensträger trägt die Kosten des Planfeststellungsverfahrens. Die den Einwendern und den Trägern öffentlicher Belange erwachsenen Kosten sind nicht erstattungsfähig. Diese Entscheidung ergeht gebührenfrei. Die Erstattung von Auslagen bleibt vorbehalten.

B. Begründung

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

I. Erläuterung des Straßenbauvorhabens

Das von der Straßenbauverwaltung zur Planfeststellung beantragte Vorhaben umfasst die Verlegung der B 31 zwischen Immenstaad und Friedrichshafen-Waggerhausen (BA II B). Es ist ein Teilabschnitt mit eigenständiger Verkehrsfunktion der raumordnerisch empfohlenen Variante 7.5.

Der Planungsfall 7.5 enthält die langfristige Netzkonzeption der Neuordnung des klassifizierten Straßennetzes am nördlichen Bodenseeufer. Dieses Gesamtkonzept umfasst insbesondere eine zweibahnige Neutrassierung der B 31 zwischen Überlingen und Friedrichshafen sowie den Bau einer zweibahnigen B 30 neu zwischen Ravensburg und Friedrichshafen.

Im Bereich Immenstaad/Grenzhof schließt die Straßenbaumaßnahme an die bestehende B 31 an. Sie umfährt die Teilorte Fischbach, Spaltenstein und Schnetzenhausen (Stadt Friedrichshafen) jeweils nördlich und endet im Osten an dem in Friedrichshafen bereits ausgebauten Knotenpunkt Colmanstraße ebenfalls an der bestehenden B 31. Von Westen her erfolgt die Trassierung bis zur Brunnisach parallel zur dort bestehenden Bahnlinie (Dorniergleis). Anschließend schwenkt die Trasse nach Norden. Nachdem Spaltenstein nördlich umfahren ist, wird das Waldgebiet „Buchsach“ gequert. Unmittelbar danach schwenkt die Trasse in weitem Bogen nach Süden und tangiert die Sportplätze von Schnetzenhausen nördlich, sowie den „Hermannsberg“ südlich.

Nordöstlich von Schnetzenhausen durchschneidet die Antragstrasse einen Waldbereich auf einer Länge von ca. 300 m, bevor sie dann bei Friedrichshafen-Waggershausen an den bereits ausgebauten Knotenpunkt Colzmanstraße anschließt. Dort erfolgt eine Anbindung an ein bereits fertiggestelltes symmetrisches halbes Kleeblatt.

Im Bereich von Waggershausen hat der Vorhabensträger aus städtebaulichen Gründen einen 600 m langen zweiröhrigen Tunnel vorgesehen. Des weiteren ist eine Umgestaltung des Knotenpunkts Colzmanstraße/Riedleöschstraße vorgesehen. Die Riedleöschstraße erhält für den Rechtsabbiegeverkehr einen 156 m langen Zusatzfahrstreifen. Ferner wird die vorhandene Signalisierung optimiert und der nördliche Teilknotenpunkt südöstlich der Ludwig-Dürr-Schule mit einer Signalanlage ausgestattet. Dadurch soll einer Überlastung dieses Knotenpunktes und damit verbunden einer Rückstaubildung auf der B 31 neu (BA II B) in Richtung Schnetzenhausen entgegengewirkt werden.

Anschlüsse entlang der Antragstrasse an das nachgeordnete Straßennetz sollen südlich von Kluffern (AS Kluffern/Spaltenstein) sowie östlich von Schnetzenhausen (AS Schnetzenhausen) erfolgen. Dort wird jeweils die L 328 b kreuzungsfrei an die Antragstrasse - bei der AS Schnetzenhausen mittels eines Kreisverkehrsplatzes - angeschlossen.

Die gesamte Streckenlänge beträgt 7,122 km.

Das Antragsvorhaben wird im gesamten Bauabschnitt als zweibahnige Straße planfestgestellt. Insbesondere wegen der zahlreich betroffenen Obstbauflächen wurde zur Verringerung des Flächenbedarfs nach den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Querschnittsgestaltung (RAS-Q), der kleinste zulässige Sonderquerschnitt SQ 24 gewählt.

Die Durchschneidung des Waldgebiets Buchschach wird durch eine 50 m lange Grünbrücke, über die randlich ein Forstwirtschaftsweg geführt wird, abgemildert.

Die Kreisstraße K 7742 zwischen Schnetzenhausen und Unterraderach wird überführt und nicht an die Antragstrasse angeschlossen.

Für einen vorhandenen Wirtschaftsweg sowie den Mühlbach ist im Bereich der Sportplätze von Schnetzenhausen eine Unterführung Gegenstand der Planung.

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

II. Planungsgeschichte, Verwaltungsverfahren und Planänderungen

Bereits im Jahre 1982 wurde auf Antrag der Straßenbauverwaltung gemäß § 16 FStrG für die B 31 im Bereich Friedrichshafen durch den Bundesminister für Verkehr die Linie zwischen dem sog. Dornierknoten (Einmündung der L 207 in die B 31 auf Gemarkung Immenstaad) und dem „Löwentalknoten“ in Friedrichshafen festgestellt. Der Linienbestimmungsbeschluss erging am 31.03.1982. Auf der Grundlage dieses Linienbestimmungsbeschlusses wurde am 15.05.1987 der Planfeststellungsbeschluss für den Bau einer zweispurigen Trasse zwischen dem Dornierknoten in Immenstaad und dem Löwentalknoten im Stadtgebiet von Friedrichshafen erlassen. Die Trasse folgte im Gegensatz zur jetzt planfestgestellten Bundesstraße im Bereich zwischen Immenstaad und der L 328 b bei Spaltenstein der sog. Amtstrasse, die nördlich des sogenannten Dorniergleises verläuft, dem die jetzige Planfeststellungstrasse bis Spaltenstein folgt. Im Bereich zwischen der L 328 b und der Colzmanstraße folgte die damals planfestgestellte Trasse im wesentlichen dem jetzigen Planfeststellungsvorhaben.

Aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses aus dem Jahre 1987 wurde allerdings nur die Strecke zwischen Löwentalknoten und der Colzmanstraße zweistreifig gebaut. Diese ist seit Dezember 2001 unter Verkehr. Im übrigen hob das Verwaltungsgericht Sigmaringen, im Berufungsverfahren bestätigt durch den Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, auf diverse Klagen betroffener Landwirte den Planfeststellungsbeschluss auf.

In der Folge untersuchte die Antragstellerin im Bereich zwischen Immenstaad und der Colzmanstraße in Friedrichshafen mehrere Varianten zur Verlegung der B 31 in Richtung Norden, um damit eine Bündelung der Verkehrsströme im Bereich Friedrichshafen, vor allem zur Verkehrsentslastung der Teilorte, zu bewirken. Als Trassenvarianten wurden neben der planfestgestellten und im verwaltungsgerichtlichen Verfahren gescheiterten „Landersbergtrasse“ die sog. Bahntrasse, die zwischen Immenstaad und Spaltenstein dem sog. Dorniergleis folgt, sowie eine Südumfahrung von Schnetzenhausen geprüft. Ab der jetzigen Anschlussstelle Schnetzenhausen untersuchte der Vorhabensträger eine zweistreifige Lösung bis zur Colzmanstraße in Friedrichshafen auf der jetzt planfestgestellten Linie sowie eine zusätzliche, nördlich davon verlaufende vierspurige Querspange bis zum Knotenpunkt Allmannsweiler/Neue Messe.

Parallel dazu liefen Untersuchungen zur „Neugestaltung des klassifizierten Straßennetzes im nördlichen Bodenseeraum“ (sog. Planungsfall 7.5), die bei der Planung der B 31 neu, BA II B, berücksichtigt wurden.

In einem vom Regierungspräsidium Tübingen durchgeführten Raumordnungsverfahren wurde die günstigste Linie für eine Verlegung der B 31 zwischen Überlingen und Friedrichshafen ermittelt. Mit raumordnerischer Empfehlung vom 05.11.2001 wurde festgestellt, dass die sog. Variante 7.5 die raumordnerisch günstigste Lösung darstellt.

Mit Antrag vom 15.11.2002 beantragte die Straßenbauverwaltung die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für die unter I. beschriebene Trasse (Variante 2 zwischen dem Grenzhof an der Gemarkungsgrenze zu Immenstaad und der Colsmannstraße in Friedrichshafen).

Der Antrag wurde am 24.05.2003 in der Schwäbischen Zeitung sowie im Südkurier bekannt gemacht. Die Auslegung der Planunterlagen erfolgte in der Zeit vom 26.05.2003 bis einschließlich 25.06.2003. Letzter Tag der Einwendungsfrist war der 09.07.2003.

Die Erörterung der Einwendungen und Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Naturschutzverbände erfolgte am 13. und 14.12.2005 in Friedrichshafen-Schnetzenhausen.

Die übrigen Einwendungen wurden in der Zeit vom 26. bis 28.04.2006 ebenfalls in Friedrichshafen-Fischbach erörtert.

Im Anschluss an diese Erörterungen änderte der Vorhabensträger seine Planung.

Betroffen davon war im wesentlichen der Lärmschutz, der aufgrund eines neuen Verkehrsgutachtens mit Prognosehorizont 2020 und darauf basierender schalltechnischer Berechnungen nachgebessert wurde. Geländemodellierungen und Seitenablagerungen waren ebenfalls Gegenstand der vorgenommenen Planänderungen. Ferner wurden Änderungen und Ergänzungen des Wegenetzes und notwendiger Grundstückszufahrten ebenso erforderlich, wie eine Überarbeitung des landschaftspflegerischen Begleitplans. Unter anderem wurde die darin vorgesehene Grünbrücke wesentlich erweitert und im Hinblick auf artenschutzrechtliche Vorschriften zusätzliche Kompensationsmaßnahmen vorgesehen.

Schließlich änderte der Vorhabensträger die Führung einiger Wassergräben und gestaltete die bislang vorgesehene Einmündung der L 328 b neu in die bestehende L 328 b zwischen Schnetzenhausen und Sparbruck zu einem Kreisverkehr um.

Auch die ins Verfahren eingebrachte Schadstoffbeurteilung wurde unter Berücksichtigung der fortgeschriebenen Verkehrsprognose überarbeitet.

Diese Änderungsplanung wurde im Amtsblatt der Gemeinde Immenstaad am 16.02.2007 und im Südkurier sowie in der Schwäbischen Zeitung am 17.02.2007 bekannt gemacht. Die Auslegung fand sowohl in Friedrichshafen als auch in Immenstaad jeweils im Rathaus in der Zeit vom 19.02.2007 bis einschließlich zum 19.03.2007 statt. Die Einwendungsfrist endete am 02.04.2007.

Auf eine Erörterung der zur Änderungsplanung eingegangenen Einwendungen wurde gemäß §§ 17a Nr. 5 Satz 1, 24 Abs. 1 FStrG verzichtet, da hiervon kein weitergehender Erkenntnisgewinn bzw. Einigungsmöglichkeiten zu erwarten war.

Zur erneuten Planergänzung wegen der Verbesserung der Leistungsfähigkeit des bestehenden Knotenpunktes Colzmanstraße/“Riedleöschstraße“ wurden der Stadt Friedrichshafen als betroffene Grundstückseigentümerin, den betroffenen Trägern öffentlicher Belange sowie den Naturschutzverbänden mit Schreiben vom 19.09.2007 Gelegenheit zur Stellungnahme bzw. zur Erhebung von Einwendungen bis zum 12.10.2007 gegeben.

Schließlich wurde der Stadt Friedrichshafen als betroffene Grundstückseigentümerin, den betroffenen Trägern öffentlicher Belange sowie den Naturschutzverbänden mit Schreiben vom 17.12.2007 die Möglichkeit eingeräumt, zu einer erneuten Änderung des landschaftspflegerischen Begleitplans (Ersatzmaßnahme Nr. 20A-n 1+2, Errichtung von Altholzinseln) bis zum 18.01.2008 Einwendungen zu erheben bzw. eine Stellungnahme abzugeben.

Gegen und für das Vorhaben wurden beim Landtag von Baden-Württemberg Petitionen eingereicht. Eine Kommission des Petitionsausschusses des Landtags von Baden-Württemberg führte am 10.04.2008 eine Erörterung der Petitionen verbunden mit einem Ortstermin durch.

In seiner Sitzung am 23.04.2008 traf der Petitionsausschuss die Beschlussempfehlung, dass den Petitionen nicht abgeholfen werden könne.

Der Landtag von Baden-Württemberg hat in seiner Sitzung am 26.06.2008 beschlossen, der Petitionen nicht abzuweichen.

III. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)

1. Verfahren, Öffentlichkeitsbeteiligung

Das Straßenbauvorhaben hat erhebliche Auswirkungen auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter und deren Wechselwirkungen. Für das Vorhaben ist die Prüfung der Umweltverträglichkeit durchgeführt worden. Ein solches Verfahren war nach § 3 Abs. 1 Satz 1 UVPG i.V.m. Nr. 14.4 der Anlage 1 zu dieser Vorschrift zwingend erforderlich.

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

Entscheidungserhebliche Unterlagen i.S.v. § 6 UVPG lagen der Planfeststellungsbehörde zur Prüfung der Umweltverträglichkeit vor. Grundlegend ist dabei die von der Planungsgruppe Ökologie und Umwelt Süd, Rottenburg/Tübingen erstellte Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) zur B 31 neu, Friedrichshafen/West, Abschnitt II B zwischen Immenstaad und dem Stadtbereich Friedrichshafen. Diese wurde durch ein städtebauliches Gutachten ebenfalls im Jahre 1999 ergänzt und vor dem Hintergrund der Ergebnisse aktualisierter Verkehrs-, Lärm- und Schadstoffgutachten im Dezember 2002 auf Plausibilität überprüft. Als Annex zu der UVS erfolgte durch Dipl.-Ing. B. Stocks, Umweltsicherung und Infrastrukturplanung, Tübingen, im Dezember 2006 ein ergänzender umweltfachlicher Beitrag zur vorgelegten Umweltverträglichkeitsstudie. Die UVS macht Vorschläge zu Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Deren Umsetzung erfolgte im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP), der wegen der im Laufe des Verfahrens vorgenommenen Änderungen überarbeitet bzw. ergänzt wurde (Ergänzungen November 2006 und Anpassung des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages). Im ergänzten LBP ist auch die Betroffenheit geschützter Flächen und Strukturen nach § 32 Naturschutzgesetz (NatSchG) berücksichtigt. Auswirkungen des Vorhabens auf das FFH-Gebiet „Bodenseeufer westlich Friedrichshafen“ wurden ebenfalls im LBP untersucht.

Ferner legte der Vorhabensträger mit seiner Änderungsplanung eine Untersuchung zu den streng geschützten Arten vor (Verfasser: Arbeitsgruppe für Tierökologie und Planung, J. Trautner, Filderstadt). Die Ergebnisse der Bestandserhebung, die prognostizierten Beeinträchtigungen geschützter Arten sowie die Vorschläge für funktionserhaltende Maßnahmen wurden im LBP berücksichtigt.

Die allgemein verständliche Zusammenfassung der Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß § 6 UVPG war Gegenstand der ausgelegten Planunterlagen. Dies gilt auch für den LBP sowie die artenschutzrechtliche Untersuchung (Anhang 10.2, LBP - Ergänzung November 2006).

Die Ergebnisse schalltechnischer Untersuchungen und Schadstoffberechnungen wurden ebenfalls ausgelegt.

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

2. Umweltauswirkungen

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

Die planfestgestellte Trasse zwischen Friedrichshafen/Waggershausen im Osten und dem sogenannten Grenzhof an der Gemarkungsgrenze zu Immenstaad im Westen beansprucht auf Basis des Planfeststellungsentwurfs vom September 2002 ohne Kompensationsmaßnahmen eine Fläche von rund 49,5 ha. Von den beanspruchten Flächen fallen 41,3 ha auf landwirtschaftliche Flächen, 3 ha auf Wald sowie insgesamt rund 5 ha auf bereits bestehende Straßenflächen oder Verkehrsgrünflächen sowie nicht bituminös befestigte Wirtschaftswege. Rund 0,5 ha nicht mehr benötigter Straßenflächen werden rekultiviert. In der Ergänzung des LBP vom November 2006 sind Änderungen und Ergänzungen der Straßenplanung wegen ihrer Relevanz für die Eingriffsbewertung geprüft worden. In der Gesamtbilanz wird die geringe, zusätzliche Inanspruchnahme von Boden durch die Reduzierung des Flächenbedarfs an anderer Stelle weitgehend kompensiert.

Insgesamt wurden rund 45 ha Kompensationsflächen planfestgestellt. Darin enthalten ist auch ein zusätzlicher Bedarf aufgrund neuer artenschutzrechtlicher Anforderungen.

Die Lärmsituation wird sich für die Anwohner der Ortsdurchfahrten Fischbach, Manzell, Stadtbereich Friedrichshafen, Spaltenstein und Waggershausen aufgrund der mit der Maßnahme verbundenen Verkehrsentlastung erheblich verbessern. Die durch das ge-

plante Vorhaben unmittelbar Betroffenen werden keinen unzumutbaren Lärmbelastungen ausgesetzt werden. Infolge aktiver Schallschutzmaßnahmen in Gestalt von Lärmschutzwällen und -wänden können die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV überwiegend eingehalten werden. Lediglich in 17 Fällen gelingt dies nicht. Hier wird passiver Lärmschutz gewährt. Betroffen sind davon einzelne Gebäude in den Ortslagen von Spaltenstein (Klufturner Straße und Girishalde), in Heise Loch südlich der Schießanlage, in Waggerhausen (Fuchsweg), in Sparbruck (Sparbrucker Straße) sowie Friedrichshafen (Colsmanstraße).

Allerdings kommt es infolge der maßnahmebedingten Zunahme des Verkehrs entlang der westlichen und östlichen Anschlussstrecken (B 31 alt) sowie entlang der zu den planfestgestellten Anschlussstellen führenden Straßen (z. B. L 207 und L 328 b sowie K 7742) zu mittelbaren Lärmbelastungen durch die Inbetriebnahme der B 31 BA II B. Hier wird, sofern im Einzelfall erforderlich, im Rahmen der fernstraßenrechtlichen Abwägung passiver Lärmschutz gewährt (vgl. B.VIII.3.)

Bei den Lärmberechnungen wurde der für das Jahr 2020 prognostizierte Verkehr berücksichtigt.

Aufgrund der Luftschadstoffuntersuchung, die ebenfalls auf dem für das Jahr 2020 prognostizierten Verkehr basiert, hat sich ergeben, dass die maßgeblichen Grenz- und Prüfwerte für Stickstoffdioxid, Ruß (Partikel), Benzol und Feinstaub gemäß der 22. BImSchV nicht überschritten werden. In den Portalbereichen des „Waggerhauser Tunnels“ ist die prognostizierte Belastung am höchsten, da hier neben den direkt abgegebenen Schadstoffen auch zusätzlich die des Tunnels emittiert werden. Lediglich am gewerblich genutzten Gebäude (ehemalige Messehalle) Meisterhofener Straße 14 (Nordseite) kann eine Überschreitung der einschlägigen Grenzwerte nicht ausgeschlossen werden. Der Vorhabensträger hat Maßnahmen am Gebäude zu prüfen (die Nebenbestimmung unter V 1.1.).

Auch entlang der Anschluss- und Zuführungsstrecken kommt es zu keinen Überschreitungen der einschlägigen Parameter nach der 22. BImSchV, die auf durch das Vorhaben verursachte Verkehrszunahmen zurückzuführen sind.

Einzelheiten zu den Lärm- und Schadstoffbetroffenheiten können den jeweiligen Abschnitten in diesem Planfeststellungsbeschluss (vgl. B.VIII.3. und B.IX.1.) entnommen werden.

Hinsichtlich der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts sowie des Landschaftsbildes und des Erholungswertes der Landschaft entstehen folgende wesentliche Konflikte:

Entlang der gesamten Trasse kommt es zu umfangreichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden durch dauerhaften Verlust von Bodenfunktionen im Bereich der versiegelten und hoch belasteten Verkehrsflächen sowie durch betriebsbedingte Schadstoffbelastungen straßennaher Flächen.

Bei der Durchfahrung der Fischbacher Senke wird ein Grünlandbereich mit hohem Entwicklungspotenzial für den Arten- und Biotopschutz (ehemaliges Feuchtgrünland) erheblich beeinträchtigt.

Die Querung der Brunnisach verursacht erhebliche Beeinträchtigungen der Gewässerfunktionen durch bauliche Eingriffe in das Bachbett. Mit der Querung sind ferner Lebensraumverluste für Tiere und Pflanzen sowie erhebliche Stör- und Barrierewirkungen verbunden. Es werden Retentionsflächen für das Oberflächenwasser in Anspruch genommen und gestalterisch wertvolle Ufergehölze beseitigt. Die Aue wird technisch überformt. Die Erholungsfunktionen dieses Landschaftsraumes werden durch funktionale Barriereeffekte und Störwirkungen, vor allem durch Lärm, erheblich beeinträchtigt.

Folge der planfestgestellten Anschlussstelle Kluffern/Spaltenstein ist eine technische Überformung der Landschaft. Dies bewirkt der dort vorgesehene tiefe Geländeeinschnitt sowie die notwendigen aktiven Lärmschutzmaßnahmen.

Bei der Durchfahrung des Waldgebietes „Buchsach“ werden Waldbestände mit besonderen Funktionen (Retention von Oberflächenwasser, Lokalklima, Arten- und Biotopschutz) in Anspruch genommen und erheblich beeinträchtigt. Ebenso erfolgt die Zerschneidung eines zentralen Grünzuges und Freiraumkorridors zwischen den Siedlungsgebieten im Seeuferbereich und den stadtnahen Erholungsräumen des Bodenseehinterlandes.

Durch die Querung des Manzeller Baches ist ein Eingriff in dessen Oberlauf unvermeidlich. Dadurch kommt es zu Zerschneidungswirkungen und zu Lebensraumverlusten für Tiere und Pflanzen. Durch die vorgesehene Dammlage der B 31 neu wird das Landschaftsbild gestört und die Senke entlang des Manzeller Baches abgeriegelt.

Die planfestgestellte Trasse tangiert den Hermannsberg. Der Verlust von für den Lebensraum von Tieren und Pflanzen bedeutsamer Flächen ist die Folge. Durch einen Hanganschnitt auf der Südseite des Hermannsberges wird das Landschaftsbild gestört.

Nordwestlich und nordöstlich von Schnetzenhausen führt die Querung der dortigen Bachtäler zur Beeinträchtigung des Naturhaushaltes, zu Lebensraumverlusten für Tiere und Pflanzen und zu Barriereeffekten. Dies wirkt sich auf die Biotopvernetzung negativ aus. Die Bachtäler werden durch den dort erforderlichen Straßendamm technisch überformt und visuell zerschnitten. Mit der Trasse gehen anlage- und betriebsbedingte Stör- und Barrierewirkungen einher, was sich negativ auf die Erholungsfunktion dieses Raumes auswirkt.

Lebensraumverluste für Tiere und Pflanzen, auch solcher geschützter Arten, ergeben sich auch bei der Durchfahrung der Drumlinlandschaft bei Heiseloch. Dies wird durch die Inanspruchnahme von Wald und Wiesenflächen, aber vor allem durch die erforderliche Verlegung des in diesem Abschnitt verlaufenden Mühlbaches bewirkt. Hervorzuheben ist die besondere naturschutzfachliche Bedeutung des Gewässers im Hinblick auf eine Besiedlung mit der Bachmuschel (*Unio crassus*). Des Weiteren kommt es in diesem Bereich zum Verlust gestalterisch bedeutsamer Vegetationsstrukturen und tiefgreifenden Veränderungen der vorhandenen Geländegestalt infolge des höhenfreien Anschlusses der L 328 b neu. Ferner ist die Beeinträchtigung von Erholungsfunktionen zu nennen.

Die geplante Überbauung des Mühlbaches südlich von Jettenhausen führt zum vollständigen Verlust ökologischer und gestalterischer Funktionen. Grund dafür ist die Verdolung des Mühlbaches am Bauende auf einer Länge von 450 m.

Durch die geplante Trasse werden besonders und streng geschützte Arten in teils unterschiedlicher Weise und Umfang betroffen. Naturschutzrelevante Auswirkungen bzw. Beeinträchtigungen werden für die Arten- bzw. Artengruppen Fledermäuse, Zauneidechse, Laubfrosch, Nachtkerzenschwärmer, Kleine Flussmuschel / Bachmuschel sowie europäische Vogelarten erkannt.

Die Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen werden an anderer Stelle dargestellt und bewertet. Die Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG erfolgt bei der Abhandlung zwingend zu beachtender materiell-rechtlicher Anforderungen sowie im Rahmen der Abwägung.

IV. Planrechtfertigung

Der Neubau der B 31 BA II B zwischen Immenstaad und Friedrichshafen ist planerisch gerechtfertigt.

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

Vorliegend ergibt sich die Planrechtfertigung des Neubaus der B 31 BA II B zwischen Immenstaad und Friedrichshafen bereits unmittelbar aus dem Gesetz. Der Abschnitt ist im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen - Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) vom 4.10.2004 - als vordringlicher Bedarf eingestuft (vgl. dort die rote Darstellung: Vordringlicher Bedarf, neue Vorhaben). Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 FStrAbG entsprechen die im Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG. Nach § 1 Abs. 2 Satz 2 FStrAbG ist die Feststellung des Bedarfs für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich. Damit bringt der Gesetzgeber zum Ausdruck, dass die Bedarfsplanung nicht lediglich ein Instrument der Finanzplanung ist, das nur haushaltsrechtliche Wirkungen erzeugt, vielmehr konkretisiert er verbindlich den Bedarf im Sinne der Planrechtfertigung für die in den Bedarfsplan aufgenommenen Vorhaben für die Planfeststellung nach § 17 FStrG.

Unabhängig von dieser gesetzlichen Bindungswirkung ist die B 31 neu im Bauabschnitt zwischen Immenstaad und Friedrichshafen/Waggerhausen (BA II B) von den mit der Maßnahme verfolgten Zielen getragen.

Die Straßenbauverwaltung beabsichtigt, mit ihrem Vorhaben die Leistungsfähigkeit der B 31 sowohl als zwischenörtliche als auch als überörtliche und überregionale Verkehrsverbindung zu verbessern. Durch den geplanten zweibahnigen Ausbauquerschnitt soll die Verkehrssicherheit erhöht werden. Ferner soll die Maßnahme eine Entlastung des Stadtbereichs von Friedrichshafen und seiner Ortsteile sowie eine Verringerung von Fahrzeiten und Betriebskosten der Nutzer bewirken. In der Endkonzeption (Planungsfall 7.5) wird das jetzige Vorhaben seinen Beitrag dazu leisten, dass der West-Ost- und auch der Nord-Süd-orientierte Verkehr im Bodenseeraum auf einer leistungsfähigen Achse mit Verkehrsverlagerungen von der B 33 gebündelt werden kann. Dadurch wird

es zu einer nachhaltigen Entlastung des nachgeordneten Verkehrsnetzes in der Fläche kommen.

Die angestrebte Verkehrsbündelung hat zur Folge, dass auf die im früheren Bundesverkehrswegeplan 1992 vorgesehenen Aus- und Neubaumaßnahmen des Bundes an der B 33 weitgehend verzichtet werden kann. Geplant waren im Zuge dieser Bundesstraße Ortsumfahrungen in Markdorf, Neuhaus und Hefigkofen sowie ein Ausbau der Strecke Stetten - Markdorf.

Ferner wird die als Gegenstand des Planungsfalls 7.5 vorgesehene Ortsumgehung von Markdorf, die als Kreisstraße geplant ist, einen wesentlich schmäleren Querschnitt aufweisen als die zunächst geplante Umgehung als Bundesstrasse.

Teilweise wurde im Verfahren angezweifelt, dass der ab Meersburg in Richtung Ravensburg gerichtete Verkehr, der bislang die B 33 nutzt, in Zukunft, wie beabsichtigt, auf die B 31 verlagert und dort gebündelt werden könne, weil damit ein Mehrweg verbunden sei.

Der Umweg ab Meersburg beträgt bis Ravensburg-Weissenau ca. 5,5 km (27,0 km über Friedrichshafen gegenüber ca. 21,5 km über Markdorf). Relativ betrachtet beträgt der Mehrweg ca. 25 %. Entscheidend für die Streckenwahl ist allerdings nicht allein die Entfernung, sondern die Fahrzeit. Hier weist die Bündelungstrasse wesentliche Vorteile auf, da die gesamte Strecke im Endausbau durchgehend zweibahnig mit der Richtgeschwindigkeit für PKW von überwiegend 130 km/h zu befahren ist und im Gegensatz zur B 33 nur planfreie Knotenpunkte und keine Ortsdurchfahrten aufweist. Der Streckenzug der B 33 darf als zweistreifige Straße mit max. 100 km/h von PKW befahren werden. Außerdem bestehen zwischen Ittendorf und Ravensburg zehn, teilweise mit Lichtsignalanlagen geregelte Ortsdurchfahrten.

Das gegen die Bündelungsfunktion der B 31 neu angeführte Argument des höheren Kraftstoffverbrauchs und Schadstoffausstoßes vermag nicht zu überzeugen. Denn dafür ist nicht nur die zurückgelegte Fahrstrecke, sondern auch ganz wesentlich der mögliche Fahrmodus entscheidend. Auf Strecken außerhalb von Ortslagen ist der Kraftstoffverbrauch wegen des dort vorherrschenden stetigen und flüssigen Verkehrsablaufs wesentlich geringer als innerorts mit den dort auftretenden Brems- und Beschleunigungsvorgängen, die aufgrund plangleicher Einmündungen, Fußgängerüberwege, Lichtsignalanlagen erforderlich werden.

Die vorgebrachten Befürchtungen sind deshalb nicht stichhaltig, zumal der Verkehrsgutachter nachgewiesen hat, dass in der Zwischenstufe 2 (B 31 neu OU Friedrichsha-

fen durchgehend zweibahnig bis zum Anschluss Löwental; B 30 neu Ravensburg - Friedrichshafen bis zum Anschluss Löwental zweibahnig; zusätzliche Netzergänzungen: L 205 OU Bermatingen, K 7743 OU Markdorf und Kluffern sowie K 7742 OU Schnetzenhausen) 5.900Kfz/24h und nach Verwirklichung des Planungsfalls 7.5 6.700 Kfz/24h von der B 33 auf die B 31 neu verlagert werden können.

Bei Betrachtung des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens ist das vorhandene Straßennetz am nördlichen Bodenseeufer und im Hinterland sowie besonders im Raum Friedrichshafen überlastet. Dies wird durch das vom Vorhabensträger vorgelegte Verkehrsgutachten nachgewiesen. Die Leistungsfähigkeit der vorhandenen B 31 im Untersuchungsraum reicht bereits heute nicht mehr aus. Ganz besonders tritt die völlig unzureichende Verkehrssituation in den morgendlichen und abendlichen Verkehrsspitzen, an Wochenenden und in Urlaubszeiten (Bodenseeregion als Urlaubsgebiet) in Erscheinung. In den Sommermonaten beträgt die Verkehrsbelastung um das bis zu 1,4-fache des Jahresmittels. Spitzenbelastungen an den Wochenenden, verursacht durch den Tages- und Wochenendtourismus, führen regelmäßig zu langen Staus und zu Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz im Bodenseehinterland. Darüber hinaus kommt es an Messetagen in Friedrichshafen zu einem massiven zusätzlichen Verkehrsaufkommen.

Die Folgen dieser Überlastungserscheinungen sind Verkehrsverlagerungen in das nachgeordnete Netz und zwar auch auf solche Straßen, die aufgrund ihres Ausbaustandards nicht in der Lage sind, diese zusätzlichen Verkehre auf Dauer aufzunehmen. Besonders gilt dies für Ortsdurchfahrten und Siedlungsbereiche in der Peripherie zur B 31 und im Stadtgebiet von Friedrichshafen. Ältere Ortsumfahrungen und Bestandsstrecken sind durch Querschnitts- und Knotenpunktgestaltungen heute in ihrer Leistungsfähigkeit so eingeschränkt, dass sie den derzeitigen und zukünftigen Verkehrsanforderungen kaum noch gewachsen sind. Insbesondere ortskundige Fahrer nutzen sog. „Schleichwege“, z.T. auch in Wohnstraßen.

Dadurch kommt es im nachgeordneten Netz zu einem Verkehrssicherheitsrisiko und vor allem zur Erhöhung der Lärm- und Schadstoffbelastung in Ortsdurchfahrten, Siedlungs- und Naherholungsbereichen.

Der von der Straßenbauverwaltung beauftragte Verkehrsgutachter - vgl. Verkehrsuntersuchung B 31 neu Friedrichshafen vom 30.11.2005 des Büros Modus Consult Ulm GmbH - kommt zum Ergebnis, dass bis zum Jahre 2020 bezogen auf das Jahr 2005 im Untersuchungsraum, der die Siedlungsräume Friedrichshafen, Markdorf, Meersburg und Bermatingen umfasst, mit einer Steigerung des Verkehrsaufkommens von durch-

schnittlich 20 % zu rechnen ist. Auf der B 31 alt wird die Verkehrsbelastung ohne den Bau der B 31 neu im Jahre 2020 bei Manzell auf bis zu 38.000 Kfz/24h, westlich von Fischbach auf 27.500 Kfz/h und in der Maybachstraße in Friedrichshafen auf 34.100 Kfz/24h ansteigen.

Um diesen zu erwartenden Mehrverkehr zu bewältigen und die Stadt Friedrichshafen mit ihren Ortsteilen zu entlasten, ist der Neubau einer vierstreifigen B 31 zwischen Immenstaad und Friedrichshafen dringend erforderlich. Dazu dient das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben, als Teil der weiträumigen planerischen Konzeption (Planungsfall 7.5) des Vorhabensträgers.

Das Gesamtkonzept des Planungsfalls 7.5 wurde mit raumordnerischer Beurteilung des Regierungspräsidiums vom 05.11.2001 unter mehreren Varianten als raumordnerisch günstigste Lösung zur Neuordnung des Straßennetzes am nördlichen Bodenseeufer beurteilt. Neben dem jetzt planfestgestellten Abschnitt (BA II B) zwischen Immenstaad und Waggershausen und dem bestehenden einbahnigen Riedleparktunnel (Zwischenstufe) sieht dieser Planungsfall als langfristige Netzkonzeption im Bodenseeraum vor, den Riedleparktunnel auf 2 Bahnen zu erweitern sowie eine K 7743 neu mit Ortsumgehungen von Markdorf, Lipbach, Kluftern und Efrizweiler zu bauen, die an den jetzt planfestgestellten Knoten Kluftern/Spaltenstein angeschlossen werden soll. Ferner ist der Bau einer Ortsumgehung Bermatingen als L 205 und einer Umgehung von Schnetzenhausen als K 7742 neu (Zubringer Manzell) vorgesehen. Letztere soll südlich von Schnetzenhausen verlaufen und die K 7742 mit der L 328 b bei der jetzt planfestgestellten Anschlussstelle Schnetzenhausen verbinden, um so Schnetzenhausen zu entlasten. Des weiteren soll eine zwischen Ravensburg und Friedrichshafen verlaufende zweibahnige B 30 neu in Friedrichshafen am sog. Löwentalknoten die B 31 neu anschließen.

Als letzten Bestandteil des Planungsfalls 7.5 beinhaltet die Konzeption des Planungssträgers schließlich noch den zweibahnigen Neu- bzw. Ausbau der B 31 zwischen Immenstaad und Überlingen.

Auf die Skizze über die Darstellung des Planungsfall 7.5 als Anlage 1 zu diesem Planfeststellungsbeschluss wird verwiesen.

Ein lediglich zweistreifiger Ausbaustandard des Vorhabens ist nicht ausreichend. Nach dem Verkehrsgutachten des Büros Modus Consult Ulm GmbH liegt die Verkehrsbelastung im Jahre 2020 auf der B 31 neu zwischen dem Anschluss der L 328 b bei Kluftern/Spaltenstein und dem Anschluss der B 30 neu bei Löwental nach Vollendung des Planungsfall 7.5 zwischen 46.100 Kfz/24h und 55.200 Kfz/24h. Im Bereich zwischen

Schnetzhausen und Fischbach sind auf der B 31 neu 31.200 Kfz/24h prognostiziert. Nach den „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Querschnitte“ (RAS-Q 96)“ ist aber spätestens ab ca. 30.000 Kfz/24h ein Regelquerschnitt 26 (RQ 26) mit 4 Fahrstreifen und 2 Standstreifen erforderlich. Ein lediglich zweistreifiger Ausbau wird dem Verkehrsbedürfnis daher nicht gerecht.

Ebenso scheidet der Neubau einer dreistreifigen Bundesstrasse (2+1 Modell) aus. Auch eine solche ist nicht geeignet, die erwarteten Verkehrsmengen problemlos aufzunehmen. Die Richtlinien für die Anlagen von Straßen, Teil Querschnitte (RAS-Q 96) geht davon aus, dass der Regelquerschnitt für dreistreifige Strassen lediglich bei einer Verkehrsmenge bis zu 23.000 Fahrzeugen in Betracht kommt.

Die Planfeststellungsbehörde übersieht nicht, dass im Vergleich zu einer zweistreifigen oder auch dreistreifigen Lösung ein vierstreifiger Ausbau erheblich mehr Fläche beansprucht und zusätzliche Eingriffe in teilweise hoch sensible ökologische Bereiche verursacht. Dies wird aber zur Bewältigung der prognostizierten Verkehrsmengen im Interesse der mit dem Vorhaben verfolgten Ziele (Bündelung, Entlastung) hingenommen, zumal das umfangreiche Kompensationskonzept des Vorhabensträgers eine ausreichende Kompensation dieser Eingriffe gewährleistet. Aus Gründen der Flächeneinsparung wurde als verhältnismäßig günstigste Lösung der Sonderquerschnitt SQ 24 gewählt. Dieser Querschnitt weist dadurch eine insgesamt um 2 m geringere Kronenbreite auf als der Regelquerschnitt 26, indem die Bankette auf 1,00 m und die Fahrstreifen auf 3,25 m Breite reduziert werden.

Das Argument, es werde durch die vorgesehene Verkehrsverlagerung von der B 33 zur B 31 neu mittels des Knotens Kluftern/Spaltenstein „künstlich“ ein höheres Verkehrsaufkommen zur Rechtfertigung einer vierspurigen Umgehungsstraße geschaffen, lässt sich bereits dadurch widerlegen, dass im angestrebten Planungsfall 7.5 lediglich ca. 6.700 Kfz/24h verlagert werden können. Auch ohne diese Verlagerung betragen die Verkehrsmengen auf der B 31 BA II B zwischen dem Anschluss der L 328 b bei Kluftern/Spaltenstein und dem Anschluss der B 30 neu bei Löwental nach Vollendung des Planungsfalls 7.5 immer noch zwischen ca. 40.000 Kfz/24h und 50.000 Kfz/24h.

Im übrigen ist von Bedeutung, dass nicht nur der jetzt planfestgestellte Abschnitt, sondern auch die beiden anschließenden, fortführenden Streckenabschnitte im Westen und im Osten als zweibahnige Bundesstraße im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthalten sind.

Dass die angestrebten Entlastungswirkungen eintreten werden, zeigen nachdrücklich die vom Vorhabensträger vorgelegten Differenzbelastungskarten (vgl. die Anlage 2 mit den Plänen 18, 19, 38 und 39 zu diesem Planfeststellungsbeschluss). Daraus wird ersichtlich, dass es zu einer nachhaltigen Entlastung, insbesondere auch in den Ortsdurchfahrten kommen wird. Diese Entlastung wird um so größer sein, je mehr Maßnahmen im Rahmen des Planungsfalls 7.5 zwischen Überlingen und Friedrichshafen verwirklicht werden. Aber bereits in der sog. Zwischenstufe, die bereits nach Realisierung des jetzt zur Planfeststellung beantragten Vorhabens eintreten wird (BA II B ohne weitere Ergänzung des nachgeordneten Netzes), ergeben sich im Stadtgebiet von Friedrichshafen und seinen Ortsteilen sehr deutliche Verkehrsentslastungen.

Darüber hinaus zeigen sich auch schon Verlagerungen in den über die B 33 weiträumig orientierten Verkehrsbeziehungen. Ein Teil des von Osten bzw. Friedrichshafen nach oder über Markdorf hinaus orientierten Verkehrs wird infolge der Weiterführung der B 31 neu nicht mehr wie bisher über die K 7742 (Verbindung Unterraderach-Markdorf), sondern über die B 31 neu bis zur geplanten Anschlussstelle Spaltenstein und von dort über die L 328 b bzw. L 207 fließen.

Beispielhaft sind folgende Verkehrszahlen zu nennen (vgl. hierzu auch die Verkehrsuntersuchung B 31 neu Friedrichshafen, Fortschreibung 2005, des Büros Modus Consult Ulm GmbH, dortige Anlage 1, Blatt 2).

Auf der bestehenden B 31 westlich von Fischbach wird der Verkehr, immer bezogen auf den Prognosenullfall, um ca. 72 % und bei der Maybachstraße in Friedrichshafen um 65 % abnehmen. Deutliche Verkehrsabnahmen sind auch in Spaltenstein auf der L 328 b (37 %), in der Ortsdurchfahrt Schnetzenhausen im Zuge der L 328 b (21 %), auf der K 7742 zwischen Riedheim und Raderach (32 %) sowie auf der K 7739 östlich von Unterraderach (32 %) zu verzeichnen.

Dabei wird nicht übersehen, dass während der Zwischenstufe partiell auch deutliche Verkehrszunahmen auftreten. So werden in den bestehenden Ortsdurchfahrten im Zuge der L 207/L 328 in Lipbach/Kluftern - solange die Situation der Zwischenstufe anhält - Mehrbelastungen zwischen 2.800 und 3.200 Kfz./24h prognostiziert (bis zu 17 %). In der bestehenden Ortsdurchfahrt von Schnetzenhausen (K 7742) nimmt der Verkehr während dieser Zwischenstufe um bis zu 3.500 Kfz./24h zu (bis zu 37 %). In der Ortsdurchfahrt von Manzell (K 7742) wird der Verkehr in einer Größenordnung zwischen 1.300 bis 2.300 Kfz./24h (bis zu 24 %) zunehmen. Eine Verkehrszunahme wird vorübergehend auch auf der bestehenden B 31 im Bereich Immenstaad erfolgen. Dort wird eine Zunahme um durchschnittlich bis zu 1.200 Kfz./24h (bis zu 6 %) vom Gutachter prognostiziert. Schließlich erfolgt eine Verkehrszunahme in der Fortführung der B 31

(Anschlussstelle Colzmanstraße bis Löwentalknoten) mit einer Steigerung um absolut ca. 2.800 KfZ/24h im Planungsfall Zwischenstufe.

Nach Verwirklichung der Zwischenstufe 2 (B 31 neu OU Friedrichshafen durchgehend zweibahnig bis zum Anschluss Löwental; B 30 neu Ravensburg - Friedrichshafen bis zum Anschluss Löwental zweibahnig; zusätzliche Netzergänzungen: L 205 OU Bermatingen, K 7743 OU Markdorf und Kluffern sowie K 7742 OU Schnetzenhausen) nimmt der Verkehr auch im Bereich der bestehenden B 31 zwischen Hagnau und Friedrichshafen und auf den Kreisstraßen K 7742 (ausgenommen die Ortsdurchfahrt Manzell) und K 7739 deutlich ab. So ist beispielsweise auf der bestehenden B 31 westlich von Fischbach mit einer Abnahme von 71 %, und an der Maybachstraße in Friedrichshafen mit einer Abnahme von 56 % zu rechnen. Im Bereich der Ortsumgehung Immenstaad wird sich der Verkehr um 14 %, auf der L 207 bei Kluffern/Lipbach um 42 % und südlich von Kluffern auf der L 207 um 26 % reduzieren. In gleicher Größenordnung wird der Verkehr auf der L 328 b im Bereich von Spaltenstein (30 %) abnehmen. Auf der K 7742 (Manzellerstraße) prognostiziert der Gutachter eine Abnahme des Verkehrs um 47 % und nördlich von Schnetzenhausen auf derselben Kreisstraße um ca. 50 %. Die K 7742 Schnetzenhauser Straße erfährt in der Ortsdurchfahrt Manzell bei Berücksichtigung der im „Flächennutzungsplan 2015“ der Verwaltungsgemeinschaft Friedrichshafen - Immenstaad enthaltenen Linienführung für die K 7742, Ortsumgehung Schnetzenhausen, allerdings weiterhin eine Verkehrszunahme um ca. 33 %. Vergleichsgrößen sind jeweils die Verkehrszahlen des Prognosenullfalls im Jahre 2020.

Nach vollständiger Verwirklichung des Planungsfalls 7.5 verstärkt sich die Entlastung im Bereich der B 31 alt bzw. der genannten Kreisstraßen - ausgenommen die K 7742 in der Ortsdurchfahrt Manzell - im Vergleich zum Prognosenullfall nochmals teils erheblich. Vor allem im Bereich der Ortsumgehung Immenstaad im Zuge der B 31 alt wird sich der Verkehr um bis zu 71 % gegenüber dem Status quo reduzieren. Eine ganz erhebliche Entlastungswirkung tritt auch im Verlauf der B 31 bei Hagnau und südöstlich von Meersburg (dort bis zu 94 %) ein. Zusätzliche Abnahmen erfolgen auch im Bereich der K 7742 zwischen Riedheim und Raderach mit 71 % sowie nördlich und östlich von Unterraderach mit 67 %. In den Genuss einer zusätzlichen Entlastung wird auch die Manzeller Straße im Zuge der K 7742 (minus 49 %) kommen. Jedoch ist im Bereich des geplanten Bauabschnittes II C (Colzmanstraße bis Löwentalknoten) Mehrverkehr auf der B 31 in einer Größenordnung von ca. 33.000 Kfz./24h zu erwarten. Zur Bewältigung der dadurch verursachten Zusatzbelastungen für die Anwohner wird auf den Abschnitt B VIII 3 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Bei dieser Sachlage ist die Planfeststellungsbehörde vom Bedürfnis für das konkret zur Planfeststellung beantragte Vorhaben, das in das Konzept des Planungsfalls 7.5 eingebettet ist, überzeugt. Dies gilt auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die aufgezeigten Entlastungswirkungen erst dann in vollem Umfang eintreten werden, wenn der gesamte Planungsfall 7.5 verwirklicht ist.

Die abschnittsweise Verwirklichung dieser Konzeption lässt sich schon auch deshalb nicht vermeiden, weil die jeweiligen Straßenbaulastträger (Bundesrepublik Deutschland, Land Baden-Württemberg, Landkreis Bodenseekreis) die Gesamtkosten für den Planungsfall 7.5 in Höhe von ca. 330 Mio. Euro nur über viele Jahre hinweg finanzieren kann und die erforderlichen Planfeststellungsverfahren im Hinblick auf die vorhandenen Personal- und Planungskapazitäten ökonomisch und mit vertretbarem Zeitaufwand durchgeführt werden müssen.

Die in manchen Ortsteilen entstehenden zusätzlichen Lärm- und Schadstoffbelastungen stellen die Planrechtfertigung der Maßnahme ebenfalls nicht in Frage. Im Interesse der mit dem Vorhaben verfolgten Ziele müssen diese hingenommen werden, zumal sie sich überwiegend nur in der Zwischenstufe ergeben und deshalb nur von vorübergehender Natur sind. Dort wo unzumutbare Lärmbetroffenheiten entstehen, ist der Vorhabensträger verpflichtet Lärmschutz zu gewährleisten (vgl. B VIII 3.). Die Schadstoffbelastungen bewegen sich in allen Planungsstufen in den zumutbaren Grenzen (vgl. B IX 1.)

Die Planrechtfertigung der Maßnahme entfällt auch nicht bei einer isolierten Betrachtung des Bauabschnitts II B.

Für den Fall, dass die übrigen im Planungsfall 7.5 vorgesehenen Abschnitte nicht verwirklicht werden, ist die dringend gebotene Entlastung der B 31 alt im Bereich zwischen Immenstaad und Friedrichshafen allein durch Bauabschnitt II B enorm. Allein nach Bau des Bauabschnitts II B wird der Verkehr in Manzell um 65 %, westlich von Fischbach um 72 % und in der Maybachstraße um 65 % - bezogen auf den Prognose Nullfall - abnehmen (wegen der übrigen Entlastungen und Belastungen während der sog. Zwischenstufe vgl. oben).

In Frage zu stellen ist die Planrechtfertigung auch nicht etwa deshalb, weil wesentliche Teile des zu erwartenden Verkehrsaufkommens im betroffenen Bodenseeraum auf Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) insbesondere auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verlagert werden können.

Die weiträumige Erschließung des Bodenseeraums durch den SPNV soll zwar mittel- bis langfristig verbessert werden. Für die Beantwortung der Frage, welche Entlastungen

dadurch im Kfz-Verkehrsaufkommen möglich sind und welche Auswirkung dies auf die Verkehrsprognose für das Jahr 2020 hat, ist von folgendem auszugehen:

Der Ausbau der SÜDBAHN (Verbindung von Ulm über Ravensburg nach Friedrichshafen und weiter nach Lindau) wurde in den Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (2006 bis 2010) aufgenommen. Für diesen Zeitraum wurde ein Betrag von 3 Mio. € eingestellt. Das Gesamtvolumen wird mit 196 Mio. € beziffert. Mit dem Ausbau der SÜDBAHN sollen pro Jahr rd. 310.000 Personenfahrten von der Straße auf die Schiene verlagert werden können (Innenministerium Baden-Württemberg, Information 11.05.2007). Dies entspricht im Jahresmittelwert einem Aufkommen von etwa 850 Personen/24h. Unterstellt man (a) einen Besetzungsgrad von 1,2 Personen pro Pkw und (b) interne Verlagerungen vom ÖPNV (Bus) so entspricht dies einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens im Straßennetz von etwa 500 Kfz/24h.

Ein ähnliches Bild ergibt die Auswertung der Fahrgastzahlen der Bodensee-Oberschwaben-Bahn, der sogenannten „Geißbockbahn“.

Bei der Reaktivierung dieser Schienenpersonennahverkehrstrecke zwischen Friedrichshafen und Ravensburg im Jahr 1993 lagen die Fahrgastzahlen bei täglich knapp 1.100 Personen (werktags). Schon im Jahr 1996 lagen sie im Mittel bei etwa 2.000 Personenfahrten täglich, was gegenüber 1993 in etwa einer Verdoppelung entspricht. Das Bedienungsangebot wurde dann im Jahr 1997 im Norden bis nach Aulendorf und in Friedrichshafen bis zum Hafen ausgeweitet. Die Fahrgastzahlen stiegen dadurch weiter, bis auf durchschnittlich etwa 3.600 Personen täglich im Jahr 2004. Durch die Verbesserung im Angebot des SPNV hat sich somit innerhalb von 10 Jahren eine Verdreifachung des Fahrgastaufkommens bzw. ein Zuwachs um etwa 2.500 Personenfahrten/24h ergeben. Davon muss man allerdings den Anteil des Schülerverkehrs und des sonstigen, intern vom ÖPNV (Bus) sowie teilweise auch vom Radverkehr auf die Schiene verlagerten Aufkommens abziehen, so dass effektiv etwa 1.000 bis 1.500 Personenfahrten von der Straße abgezogen werden konnten. Bei einem Besetzungsgrad von durchschnittlich 1,2 Personen je Pkw errechnet sich daraus ein Verkehrsaufkommen von etwas mehr als 1.000 Kfz/24h.

Bei einem Ausbau der Bodenseegürtelbahn zwischen Friedrichshafen und Radolfzell bzw. einem (zunächst bis zur Internationalen Gartenschau (IGA) im Jahr 2017 angestrebten) grenzüberschreitenden S-Bahn-Netz (Konzept BODAN-RAIL 2020, Interessengemeinschaft Zu(g)-kunft Euregio Bodensee) wird auch im Raum westlich von Friedrichshafen eine Verlagerung vom Kraftfahrzeugverkehr zum SPNV zu erreichen sein; (wobei die Planfeststellungsbehörde darauf hinweist, dass die Verhandlungen ü-

ber die Durchführung der IGA mittlerweile gescheitert sind). Unterstellt man in diesem Zusammenhang einen ähnlich hohen Verlagerungseffekt wie für die „Geißbockbahn“ festgestellt, so kann im Prognose-Nullfall im Einzugsgebiet der B 31, B 33 und L 205 bzw. L 207 von einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs in Richtung Ostwest bzw. Westost um zusammen etwa 2 bis 3 % ausgegangen werden. Diese Größenordnung wurde schon in der Verkehrsuntersuchung zum Raumordnungsverfahren der B 31 neu im Abschnitt Überlingen – Friedrichshafen genannt (Schaechterle/Siebrand, Mai 1999) und ergibt sich auch aus der im Jahre 1995 im Auftrag des Landratsamts Bodenseekreis erstellten Potenzialstudie für die Bodenseegürtelbahn (Jenni-Gotthardi AG, Zürich).

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die im Straßennetz zu erwartenden Verkehrsentlastungen, die auf Verbesserungen im ÖPNV zurückzuführen sind, im Bereich der Schwankungsbreite der Verkehrsprognose liegen und somit für den Planungsprozess der B 31 neu vernachlässigbar sind. Die durchgeführten und geplanten Verbesserungsmaßnahmen können die Planrechtfertigung eines vierstreifigen Ausbaus der B 31 neu nicht in Frage stellen.

Dies gilt auch für CarSharing/CashCar-Projekte oder Park&Ride-Einrichtungen wie zum Beispiel Mitfahrerparkplätze im Bereich der Anschlussstellen sowie für die durch eine Optimierung des Güterverkehrs auf der Schiene zu erreichende Verminderung des Schwerverkehrsaufkommens auf der Straße.

Die Prüfung von Trassenalternativen wird unter VI. - Trassenvarianten, Planungsalternativen - vorgenommen.

V. Abschnittsbildung, Zwangspunkte

Die vorliegende Planung der Verlegung der B 31 zwischen Immenstaad und Waggerhausen/K 7739 (BA II B) ist der erste Teilabschnitt des Planungsfalls 7.5, der im vorangegangenen Raumordnungsverfahren als Variante empfohlen wurde (vgl. hierzu die Ausführungen unter B. IV.).

Eine Abschnittsbildung ist als Mittel sachgerechter und überschaubarer Gliederung planerischer Problembewältigung zulässig, wenn sie sich innerhalb der gesetzten Grenzen planerischer Gestaltungsfreiheit hält. Insbesondere darf sie nicht von sachwidrigen Erwägungen bestimmt sein. Es muss sichergestellt werden, dass bei abschnittsweiser Planung von Straßen die Bildung von Teilabschnitten planerisch sinnvoll ist und bleibt und zwar auch dann, wenn, aus welchen Gründen auch immer, sich die Verwirklichung der Gesamtplanung verzögert oder schließlich gar völlig aufgegeben werden sollte. Es

soll die Entstehung eines Planungstorsos verhindert werden (vgl. z.B. BVerwG, Beschluss vom 26. Juni 1992 - 4 B 1 bis 11.92).

Der Abschnitt muss eine eigenständige - wenn auch nicht in vollem Umfang die ihm in der Gesamtplanung zugedachte - Verkehrsfunktion auch für den Fall haben, dass sich das Gesamtkonzept der Planung im Nachhinein nicht als realisierbar erweist.

In diesem Sinne ist die vorgenommene Abschnittsbildung sachgerecht.

Eine Verwirklichung des gesamten Planungsfalls in einem Zug ist sowohl aus finanziellen - immerhin entfallen nach heutiger Schätzung auf den gesamten Planungsfall 7.5 ca. 330 Mio. Euro - als auch aus Gründen planerischer Kapazitäten nicht möglich. Die gesamte Realisierung erfolgt daher in mehreren Stufen und wird viele Jahre in Anspruch nehmen.

Die Netzkonzeption hat der Vorhabensträger in einer Übersichtsskizze grafisch dargestellt. Darauf wird verwiesen (vgl. die Anlage 1 zu diesem Planfeststellungsbeschluss).

Entgegen den im Verfahren vorgetragenen Bedenken, kommt es durch den jetzt zur Planfeststellung beantragten Abschnitt zwischen Immenstaad und Friedrichshafen/Waggerhausen nicht zu einer sog. Zwangspunktbildung. Mit der Rechtsprechung ist von Folgendem auszugehen:

Infolge einer Abschnittsbildung kann es zu einer Rechtsverletzung von Dritten kommen, ohne dass sie unmittelbar durch den planfestgestellten Abschnitt betroffen sind, aber der jetzige Abschnitt für einen späteren Abschnitt einen Zwangspunkt setzt und es dadurch im weiteren Planungsverlauf „zwangsläufig“ zu einer Rechtsbeeinträchtigung kommt. In diesem Fall müssen bereits im Verfahren des zur Planfeststellung anstehenden Abschnitts die Auswirkungen des Folgeabschnitts mit in die Abwägung einbezogen werden.

Für die Beurteilung, ob in diesem Sinne der „erste Abschnitt“ ein Zwangspunkt für nachfolgende Abschnitte bzw. der Straßenplanungen darstellt, kommt es nicht darauf an, ob dieser Trassenverlauf im Sinne der planfestgestellten Trassenführung aus Sicht der Planfeststellungsbehörde der allein Sinnvolle ist. Auch genügt es nicht, dass eine andere fortführende Trassenführung, wie von der Planfeststellungsbehörde bzw. dem Vorhabensträger geplant, allein unvernünftig wäre. Eine Zwangspunktbildung liegt vielmehr nur dann vor, wenn im weiteren Planungsverlauf im Rahmen der Gesamtplanung - Planungsfall 7.5 - Planungsvarianten nicht mehr zur Verfügung stehen, sondern sich die Fortführung faktisch auf eine ganz bestimmte Trasse beschränkt und damit bereits jetzt Festlegungen getroffen werden, die im weiteren Planungsverlauf schon jetzt ganz konkret erkennbare Rechtsbeeinträchtigungen nach sich ziehen.

So ist es vorliegend jedoch gerade nicht.

Der geplante Anschluss an die bestehende B 31 am sog. Grenzhof an der Gemarzungsgrenze zu Immenstaad lässt von dort Richtung Westen im Rahmen der Gesamtkonzeption mehrere Varianten zu. Eine nördliche Umgehung von Immenstaad kann auf verschiedene Weise erfolgen. Hierzu hat der Vorhabensträger bereits Grobplanungen, teilweise schon in optimierter Form, gefertigt. Selbst dann, wenn sich eine weitere Realisierung des Planungsfalls 7.5 Richtung Westen nicht erreichen lässt, obwohl die vierstreifige Fortführung bis Überlingen im vordringlichen Bedarf des aktuellen Bundesverkehrswegeplans enthalten ist, kann der in Richtung Meersburg/Überlingen gerichtete Verkehr, ggf. nach entsprechenden Ausbaumaßnahmen, weiterhin die vorhandene B 31 nutzen. Es bestehen also in Immenstaad mehrere Möglichkeiten der Fortführung bzw. der Anbindung des nach Westen gerichteten Verkehrs.

Durch die Anschlussstelle Kluffern erfolgt keinesfalls, wie im Verfahren häufig eingewandt, eine Präjudizierung für eine bestimmte Trassenführung des geplanten Zubringers von Markdorf zur B 31 BA II B. Die Verkehrstauglichkeit des Knotens ist bereits nach Verwirklichung der B 31 BA II B gegeben, da vorgesehen ist, die vorhandene L 328 b an diesen Knoten anzuschließen. Der Knoten bedingt also nicht zwangsläufig einen Anschluss und/oder den Bau einer K 7743 neu, um seine Verkehrstauglichkeit zu erlangen, sondern bindet zunächst die heute bereits vorhandenen, aufkommensstarken Verkehrsstränge des nach- bzw. zugeordneten Netzes (L 328b / L 207) an. Die mögliche Verknüpfung mit der K 7743 neu stellt lediglich eine Option dar.

Allerdings verkennt die Planfeststellungsbehörde nicht, dass, wie durch die vorgelegten Verkehrsgutachten des Vorhabensträgers dargelegt und vom Vorhabensträger auch angestrebt, die langfristig beste Bündelungs- und Entlastungswirkung des Bauabschnitts II B dann erreicht wird, wenn am Knoten Kluffern die vorgesehene Umgehung von Markdorf und Kluffern angeschlossen wird. Der Landkreis Bodenseekreis plant derzeit intensiv eine solche Kreisstraße mit Anschluss an die neue B 31 BA II B bei Spaltenstein. Ein Verfahren zur Planfeststellung einer solchen Kreisstraße ist bislang noch nicht beantragt worden. In einem solchen Verfahren hat auch eine Alternativenprüfung stattzufinden, aufgrund derer sich auch andere Anschlussmöglichkeiten ergeben können. So ist, wie eine Untersuchung des Vorhabensträgers ergab, z.B. auch die Anbindung einer von Markdorf kommenden Zuführungsstrecke westlich der jetzt vorgesehenen Anschlussstelle für die L 328 b östlich von Schnetzenhausen möglich.

Diese Untersuchung beruht auf einem im Verfahren mehrfach gemachten Vorschlag, den Verkehr aus Richtung Markdorf über die K 7742 zuzuführen. Als Anschlussstelle

käme dafür der Bereich südlich von Unterraderach in Betracht, wo die K 7742 das jetzige Planfeststellungsvorhaben quert.

Verkehrstechnisch wäre ein solcher Anschluss zwischen den vorgesehenen Anschlussstellen Schnetzenhausen und Kluffern/Spaltenstein auch als zusätzlicher dritter Knoten möglich.

Der Vorhabensträger verfolgt eine solche Lösung nicht, da davon auszugehen ist, dass die Bündelungswirkung durch einen Anschluss einer K 7743 neu an die B 31 B II B an der vorgesehenen Anschlussstelle Kluffern/Spaltenstein in Verbindung mit dem Anschluss der L 328 b östlich von Schnetzenhausen erheblich größer ist als durch einen zentralen Anschluss der K 7742 westlich von Schnetzenhausen (vgl. auch die Ausführungen im Abschnitt B.VI.).

Darüber hinaus bestehen Zweifel, ob die vorhandene K 7742 aufgrund ihrer Streckenführung und ihres Ausbaustandards für Verkehrszuführungen zur B 31 BA II B geeignet ist.

Festzuhalten bleibt jedenfalls, dass der Bau einer K 7743 neu im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht die zwingende Folge der im jetzigen Verfahren planfestgestellten Trasse der B 31 BA II B mit Anschlussstelle Kluffern / Spaltenstein ist.

Am östlichen Bauende des jetzigen Planfeststellungsabschnitts schließt ein zweistreifiger Abschnitt der B 31 zwischen der Colmanstraße (K 7739) und dem Löwentalknoten an. Dieser Streckenabschnitt soll zu einem späteren Zeitpunkt um zwei Fahrstreifen erweitert werden. Dies ist langfristig aufgrund der zu erwarteten Verkehrsmengen auch unumgänglich. Aus diesem Grund hat der Vorhabensträger bereits im jetzigen Verfahren die Auswirkungen der Erweiterung dieser 2,1 km langen Strecke insbesondere im Hinblick auf die damit verbundenen Lärm- und Schadstoffauswirkungen sowie auf die FFH -Verträglichkeit (Querung der Rotach) untersucht. Insoweit wird auf die Ausführungen in Abschnitt B VIII 2. dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

VI. Trassenvarianten und Planungsalternativen

Der Vorhabensträger hat unter Berücksichtigung seiner Gesamtkonzeption für die Neuordnung des Verkehrsnetzes im Bodenseeraum sowie der Ergebnisse des durchgeführten Raumordnungsverfahrens für den Bauabschnitt der B 31 neu zwischen Immenstaad und Friedrichshafen (BA II B) verschiedene Varianten untersucht.

1. Amtstrasse

So wurde im Bereich zwischen dem „Grenzhof“ und Spaltenstein neben der zur Planfeststellung beantragten „Bahntrasse“, deren Verlauf oben unter B.I. beschrieben ist, auch die sogenannte „Amtstrasse“ vor allem im Hinblick auf deren Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter betrachtet. Die Amtstrasse war bereits Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses des Regierungspräsidiums Tübingen vom 15.05.1987, der allerdings aufgrund von Anfechtungsklagen betroffener Landwirte zumindest insoweit aufgehoben wurde, als dieser die Amtstrasse zum Gegenstand hatte.

Die „Amtstrasse“ verlässt im Westen die B 31 alt auf der Höhe des Lipbaches. Sie durchschneidet die „Fischbacher Senke“ und quert die Brunnisach nördlich von „Hofen“ und der „Eichenmühle“. Nördlich von Spaltenstein trifft sie wieder auf die Linienführung der zur Planfeststellung beantragten Trasse.

Aufgrund einer vergleichenden ökologischen Risikoeinschätzung von Bahn- und Amtstrasse hat sich ergeben, dass der Bahntrasse die Priorität vor der Amtstrasse zu geben ist. Dies ist nicht nur das Ergebnis einer vorhabensbezogenen Ermittlung der bau-, anlagen- und betriebsbedingten Risiken, sondern folgt auch aus der Ermittlung potenzieller Konfliktschwerpunkte im Rahmen einer Raumanalyse.

Die Amtstrasse ist bei dieser Betrachtung eindeutig risikoreicher einzuschätzen als die Bahntrasse. Zwar haben beide Varianten im Hinblick auf baubedingte Risiken erhebliche Auswirkungen, jedoch zieht die Amtstrasse aufgrund ihrer im Vergleich zur Bahntrasse nach Norden abgesetzten Führung in den zentralen Bereichen der „Fischbacher Senke“ in größerem Umfang baubedingte Risiken nach sich als die Bahntrasse. Ferner verursacht die Amtstrasse in deutlich größerem Umfang Überschussmassen. Daraus folgen Begleiteffekte, wie Massentransporte, Zwischenlagerung, Massendeponierungen, die sich bei der Bahntrasse in weit geringerem Umfang ergeben.

Die anlagenbedingten ökologischen Risiken bei der Amtstrasse sind ebenfalls umfangreicher und gravierender als diejenigen, die durch die Bahntrasse hervorgerufen werden. Dies beruht darauf, dass die Amtstrasse im Bereich von Flächen mit hohem Entwicklungspotenzial verläuft und den dortigen Entwicklungsraum zerschneidet. Zu nennen sind etwa das Gewann „Hubstöcke“ sowie der überaus bedeutsame Komplex „Lipbach-Ziegelei-Sassen“. Auch die spätere Querung der Brunnisachau verläuft in einem Bereich, der hinsichtlich seines Bestandes und seines Entwicklungspotenzials höher einzuschätzen ist als der dort von der Bahntrasse betroffene Bereich.

Die Nutzung des wertvollen Bereichs der „Fischbacher Senke“ zu Erholungszwecken wird durch die Amtstrasse in wesentlich größerem Umfang entwertet als durch die Bahntrasse. Die Fischbacher Senke besitzt eine besondere Bedeutung für die stadtnahe ruhige, landschaftsgebundene Erholung. Die Auswirkungen auf wasserwirtschaftliche Belange sind bei beiden Alternativen in etwa gleich zu beurteilen. Beim Schutzgut Klima wird die Amtstrasse vom Gutachter etwas günstiger beurteilt.

Bei der Beurteilung der betriebsbedingten Risiken kommt der Gutachter zum schlüssigen Ergebnis, dass beide, sowohl die Amts- als auch die Bahntrasse nachhaltige Lärm- und Schadstoffentlastungen für die B 31 alt und das nachgeordnete Netz bewirken. Sie unterscheiden sich allerdings in ihren Auswirkungen auf die „Fischbacher Senke“. Hier sind der Amtstrasse größere Risiken zuzuschreiben, da sie deren relativ störungsarmen Bereich erstmals zerschneidet. Bei den Risiken durch Schadstoffeintrag im Nahbereich der Neubautrassen zeigen Bahn- und Amtstrasse kaum relevante Unterschiede.

Angesichts dieser Risikoeinschätzung ist die vom Vorhabensträger getroffene Entscheidung sich zwischen dem Grenzhof und Spaltenstein im Planfeststellungsverfahren für die Bahntrasse zu entscheiden, schlüssig und nicht zu beanstanden, zumal die Amtstrasse in diesem Bereich auch sonst keine erkennbaren Vorteile gegenüber der Bahntrasse aufweist. Die angestrebten verkehrlichen Verbesserungen im Bereich der Stadt Friedrichshafen und der betroffenen Ortsteile lassen sich mit beiden Varianten erreichen. Die Baukosten weisen keine wesentlichen Unterschiede auf.

2. Südumfahrung von Schnetzenhausen

Im Bereich zwischen Spaltenstein und dem Knoten Colzmanstraße wird die Antragstrasse als sogenannte „Nordumfahrung Schnetzenhausen“ geführt, welche die Teilorte von Friedrichshafen-Spaltenstein und -Schnetzenhausen nördlich umgeht.

Als Alternative hierzu hat die Straßenbauverwaltung eine „Südumfahrung von Schnetzenhausen“ untersucht und diese einer ökologischen Vergleichsanalyse unterzogen. Diese Variante verlässt die „Amts“- bzw. „Bahntrasse“ nördlich von Spaltenstein und umfährt den Ortsteil Schnetzenhausen in westlicher Parallellage zum Manzeller Bach, um sich dann südlich von Schnetzenhausen, nachdem sie die L 328 b gekreuzt hat, mit der ins Verfahren gebrachten Nordumfahrung von Schnetzenhausen zu vereinigen.

Infolge gutachtlicher Einschätzung ist davon auszugehen, dass eine Südumfahrung von Schnetzenhausen erhebliche und nachhaltige Konflikte im Bereich westlich und östlich von Schnetzenhausen mit sich bringt. Davon muss insbesondere wegen der erforderli-

chen Eingriffe in das Waldgebiet Buchschach (Erholungswald Stufe 1) auf Höhe des Kreiskrankenhauses Friedrichshafen sowie wegen der Auswirkungen auf die freiraumbezogenen Schutzgüter (Wasser, Klima, Pflanzen- und Tierwelt) ausgegangen werden. Hier sind infolge der direkten Parallellage zum Manzeller Bach sowie durch Störungen einer Kaltluftleitbahn im Bereich zwischen Schnetzenhausen und dem Waldzug Buchschach Konflikte unvermeidlich. Störungen der Frischluftzufuhr und der klimatischen Ausgleichsleistungen des Waldzuges Buchschach, die für Schnetzenhausen Bedeutung haben, sind ebenso zu nennen wie die Beeinträchtigung eines reliktschen Artenvorkommens im Bereich des Manzeller Bachs und die Querung eines regional bedeutsamen Wiesen-Graben-Komplexes zwischen Schnetzenhausen und Manzell.

Hinsichtlich der verschiedenen Vogel- und Fledermausarten weist eine Südumfahrung, verglichen mit der planfestgestellten Nordumfahrung, teilweise identische Konflikte auf. Als gravierender ist jedoch bei der Südumfahrung der Eingriff in den Abschnitt des Mühlbaches südwestlich von Schnetzenhausen einzuschätzen. Dort findet man im untersuchten Raum die individuenreichsten Bestände der Bachmuschel. Deshalb stuft der Gutachter den dort erforderlichen Eingriff „weitaus schwerwiegender“ ein als einen entsprechender Eingriff im Zug der Nordumfahrung.

Bezogen auf das Schutzgut Mensch stellt sich die Südumfahrung besonders kritisch dar. Dies beruht darauf, dass sie mit dem erforderlichen zweibahnigen Querschnitt in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Wohngebieten der Ortsteile Schnetzenhausen und Neuhäuser sowie zum zukünftigen Entwicklungsbereich "Alte Flakkaserne" trassiert werden müsste. Vor allem aber die Nähe zum Kreiskrankenhaus Friedrichshafen wirkt sich besonders ungünstig aus. Für die genannten Bereiche bringt die Südumfahrung erhebliche Lärmbelastungen mit sich. Eine flächige Verlärmung von Siedlungsbereichen wäre wesentlich stärker ausgeprägt als bei einer Nordumfahrung von Schnetzenhausen. So könnten aller Voraussicht nach die Nachtgrenzwerte für Wohngebiete in großen Teilen der benachbarten Siedlungsbereiche von Schnetzenhausen und Neuhäuser/Manzell nicht eingehalten werden. Dies gilt selbst bei einer Führung der Trasse in Tieflage und der zusätzlichen Errichtung aktiver Lärmschutzmaßnahmen in Gestalt von bis zu 5 m hohen Wällen. Für das Kreiskrankenhaus entstünde eine unzumutbare Lärmsituation. Wie Untersuchungen des Vorhabensträgers ergaben, wäre dort der nach der 16. BImSchV für Sondergebiete geltende Nachtgrenzwert (47 dB(A)) in den höher gelegenen Stockwerken selbst mit Hilfe eines 12 m hohen Walles nicht einzuhalten.

Ferner käme es zu einer völligen Abtrennung dieser Bereiche von ihren siedlungsnahen Frei - bzw. Erholungsräumen. Zukünftige Entwicklungsmöglichkeiten, die sich durch relative Zentrumsnähe besonders anbieten, müssten in Frage gestellt werden.

Diese massiven und nachhaltigen Konflikte gehen mit einer Nordumfahrung von Schnetzenhausen nicht einher, wenngleich nicht zu verkennen ist, dass auch diese infolge der Nähe zu einem kleineren nord-ost-exponierten Wohngebiet am Ortsrand von Schnetzenhausen, sowie zu Sportanlagen und zur Siedlung Heiseloeh nicht frei von Konflikten ist. Diese lassen sich jedoch im Gegensatz zur Südumfahrung weitgehend durch baulich-konstruktive Maßnahmen (Lärmschutz und Geländemodellierungen) minimieren.

Ein weiterer Gesichtspunkt der gegen die Südumfahrung von Schnetzenhausen im Zuge der B 31 BA II B spricht, ist, dass der in der Gesamtkonzeption des Vorhabensträgers vorgesehene Bau einer K 7742 neu zur Entlastung von Schnetzenhausen (Verbindung der K 7742 mit der L 328 b) aufgrund des dann fehlenden Raumes nicht mehr möglich wäre. Unabhängig davon bestünde wegen vorhandener Bebauung keine Möglichkeit, eine Südumfahrung im Zuge der B 31 BA II B mit der K 7742 direkt südlich von Schnetzenhausen zu verknüpfen.

Wegen des offenkundig erheblichen Konfliktpotenzials, das einer Südumfahrung von Schnetzenhausen immanent ist, war es nicht erforderlich, diese Alternative detaillierter zu untersuchen bzw. planerisch darzustellen und verkehrliche Umlegungsprognosen sowie Lärm- und Schadstoffgutachten einzuholen. Die Entscheidung für eine Nordumfahrung von Schnetzenhausen ist sachgerecht, zumal sich für die Südumfahrung auch keine Vorteile hinsichtlich der Kosten und der Verkehrswirksamkeit ergeben. Die Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Straßennetz sowie die erforderlichen Unter- und Überführungen im Nahbereich der vorhandenen Bebauung sind technisch-konstruktiv kaum zu bewerkstelligen und würden zu zusätzlichen städtebaulichen und visuellen Beeinträchtigungen führen.

3. Variante 1 mit äußerer Querspange

Im Hinblick auf eine Verteilung zukünftiger Verkehre hat der Vorhabensträger im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens für den östlichen Teil seiner Antragstrasse neben dem jetzt beantragten Teilstück zwischen dem Knotenpunkt Schnetzenhausen und dem Riedleparktunnel (Variante 2 / Bündelungstrasse) auch eine Variante 1 mit sogenannter äußerer Querspange untersucht. Diese Alternative hat eine zweistreifige Neubaustrecke der B 31 zwischen dem Knotenpunkt Schnetzenhausen und dem Knoten

Löwental südlich von Jettenhausen/Meistershofen sowie eine einbahnige Fortführung Richtung Norden zum Knoten Allmannsweiler/Neue Messe zum Gegenstand. Darüber hinaus sieht diese Variante eine zweibahnige sogenannte „äußere Querspange“ an der Peripherie von Friedrichshafen nördlich von Jettenhausen, Meistershofen und Wiggenhausen vor, die zwischen dem Knotenpunkt Schnetzenhausen und dem Knoten Allmannsweiler/Neue Messe verläuft (zum angedachten Verlauf siehe den Auszug aus dem Übersichtslageplan Anlage 3 zu diesem Planfeststellungsbeschluss).

Bei der Antragstrasse (Variante 2) soll zu einem späteren Zeitpunkt in einem weiteren Abschnitt die daran anschließende, bereits vorhandene einbahnige Strecke um eine weitere Bahn bis zum Knoten Löwental ergänzt werden und Richtung Norden zum Knoten Allmannsweiler/Neue Messe fortgeführt werden. Dort ist eine Überleitung in eine geplante B 30 neu (West- oder Ostumfahrung Meckenbeuren) vorgesehen.

Sowohl die Variante 1 als auch der Abschnitt „Knotenpunkt Schnetzenhausen bis Riedlepark-Tunnel“ der Antragstrasse (Variante 2) entlasten die Innenstadt und die Ortsteile entlang der B 31 von Friedrichshafen verkehrlich in hohem Maße. Im Bereich der Colmanstraße in Friedrichshafen ist die Entlastungswirkung der Variante 1 allerdings etwas höher. Dagegen fällt die Entlastungswirkung der Variante 2 im Bereich der Ortsteile entlang der jetzigen B 31 etwas höher aus als bei der Variante 1. Vergleichsdaten ergeben sich aus der Umweltverträglichkeitsstudie aus dem Jahre 1999, in der die Entlastungswirkung der Variante 2 und der Variante 1 untersucht wurde. Allerdings beruhen diese Zahlen auf einer Verkehrsprognose für das Jahr 2010.

Danach bewirkt die Variante 2, bezogen auf den Prognosenullfall, an der Colmanstraße einen Rückgang des Verkehrs von 25.700 auf 19.100 Fahrzeuge. Bei Verwirklichung der Variante 1 wären dort noch 17.500 Fahrzeuge zu verzeichnen.

In Manzell führt die Entlastung durch die Variante 2 dazu, dass sich der Verkehr von 28.000 Fahrzeuge (Prognosenullfall) auf 9.100 Fahrzeuge reduziert. Durch die Variante 1 wird der Verkehr auf 9.500 Fahrzeuge zurückgeführt. In Seemoos wird sich der Verkehr infolge der Variante 2 von 34.100 Fahrzeuge auf 9.300 und durch die Variante 1 auf 11.300 Fahrzeuge reduzieren.

Die Betrachtung bezieht sich jeweils auf einen Verkehr innerhalb von 24 Stunden.

Es kann davon ausgegangen werden, dass sich an der grundsätzlichen Einschätzung dieser Entlastungswirkung, bezogen auf den Prognosehorizont 2020, im wesentlichen

nichts ändert. Dies hat die ergänzende Stellungnahme des Gutachters vom 14.08.2007 ergeben.

Weisen die Varianten 1 und 2 im Hinblick auf die Entlastungswirkung nur relativ geringfügige Unterschiede auf, so unterscheiden sie sich jedoch hinsichtlich ihrer anlagebedingten Risiken erheblich. So ist der Flächenbedarf für die Variante 1 mit äußerer Querspange mit prognostizierten 316.000 m² (vgl. Seite 9 der „Überprüfung der Plausibilität der Ergebnisse der UVS - B 31 neu, Stadtbereich Friedrichshafen -“, der Planungsgruppe Ökologie und Umwelt Süd vom Dezember 2002) wesentlich höher als bei der Variante 2 (Bündelungstrasse) mit 229.000 m². Auch die Zerschneidungswirkung ist bei der Variante 2 wesentlich geringer als bei der Variante 1, zumal deren Querspange das Stadtgebiet von Friedrichshafen nach Norden nahezu vollständig abriegelt. Ferner hat die Variante 1 bedeutend mehr Verluste städtebaulich relevanter Flächen zur Folge. Ein geplantes Entwicklungsgebiet für Wohnnutzungen nordwestlich von Waggerhausen / Jettenhausen würde auf drei Seiten (Süden, Westen und Norden) von Trassenkörpern umklammert. Dadurch gingen sowohl Bezüge zum Nachbarquartier Waggerhausen als auch zum siedlungsnahen Erholungsraum im Westen und Norden verloren bzw. würden erheblich gestört.

Im Vergleich dazu sind die Zerschneidungswirkungen der Variante 2 erheblich geringer, wenngleich sie nicht völlig ausbleiben. So kommt es zu Zerschneidungswirkungen im Bereich des geplanten Entwicklungsschwerpunktes für Wohnen bei Waggerhausen/Jettenhausen sowie zwischen Wiggerhausen und Allmannsweiler.

Betriebsbedingte Auswirkungen (Lärm - und Schadstoffbelastungen) verursacht die Variante 2 wegen ihrer Konzeption als Bündelungstrasse außerorts weitaus weniger als die Variante 1. Der landschaftliche Freiraum ist durch Variante 2 weit weniger stark betroffen, da diese Lösung die Peripherie von Friedrichshafen und damit auch den siedlungsnahen Erholungsraum nicht berührt. Innerorts stellt sich die Variante 1 dagegen wegen ihrer geringfügig besseren Entlastung etwas besser dar. Dabei darf jedoch nicht außer Acht gelassen werden, dass die Variante 1 für den von der Stadt Friedrichshafen geplanten städtebaulichen Entwicklungsschwerpunkt im Bereich Waggerhausen / Jettenhausen erhebliche Lärmbelastungen zur Folge hätte.

Wie eine von der Planfeststellungsbehörde eingeholte gutachtliche Stellungnahme ergab, sind unter Aspekten des Artenschutzes mit einer „Äußeren Querspange“ zweifellos wesentlich umfänglichere Probleme verbunden, als mit der „Innerstädtischen Bündelungsvariante“.

Dies hat folgende Gründe:

Während die „Innerstädtische Bündelungsvariante“ im Anschluss an den Knoten Schnetzenhausen in den Tunnel Waggerhausen und sodann in siedlungsstrukturell stark überformte Bereiche führt, um nach vergleichsweise kurzer Strecke in den Riedleparktunnel (BA II C) überzugehen, verläuft die „Äußere Querspange“ zwischen Kernstadt Friedrichshafen und der 2. Siedlungsreihe durchgängig im Bereich „Siedlungsnaher Freiräume“. Im Hinblick auf den (strengen) Artenschutz ist hierbei insbesondere die Inanspruchnahme bzw. randliche Beeinträchtigung zweier weiterer Waldflächen zwischen L 328b und K 7739 nördlich von Waggerhausen, die Querung von reliktschen, entwicklungsfähigen Grünlandflächen im Bereich Bunkhofen / Wiggerhausen sowie die Rotachquerung südlich Bunkhofen mit massiven Eingriffen in hochwertige alte Streuobstbestände / Grünland / Auwald entlang der Rotach, welche auch als FFH-Gebiet gemeldet ist (Gebietsnummer 8222-342 „Rotachtal Bodensee“), zu nennen.

Die Lage des Knotens Schnetzenhausen ist bei beiden Varianten dieselbe und führt daher zu keinen Unterschieden in der Bewertung der Auswirkungen auf geschützte Arten (Bachmuschel).

Nicht zuletzt aus diesen Gründen werden deshalb die Auswirkungen auf den Naturraum im Zuge der „Äußeren Querspange“ als wesentlich gravierender eingestuft als diejenigen, die im Zuge der „Innerstädtischen Bündelungsvariante“ zu erwarten sind.

Insgesamt betrachtet, ist es nicht zu beanstanden, dass die Straßenbauverwaltung sich bereits bei der Vorentwurfsplanung für die Variante 2 mit durchgehend vierstreifigem Querschnitt bis zur Colsmanstraße entschieden hat, ohne eine Querspange im Norden von Friedrichshafen weiter zu verfolgen, da die gravierenden Schwächen einer solchen Lösung offensichtlich sind.

Sofern im Verfahren die vom Ingenieurbüro Modus Consult Ulm GmbH zum Variantenvergleich durchgeführten Untersuchungen angezweifelt wurden, geschah dies ohne substantiierten Vortrag. Es ist nicht ersichtlich, dass die gutachtlichen Untersuchungen, die dem Stand der Technik entsprechen, Mängel aufweisen.

4. Nullvariante und Ausbautrasse

Eine sog. Nullvariante (Verzicht auf die beantragte Maßnahme) kommt ernsthaft nicht in Betracht, da sie dem verfolgten Planungsziel (Entlastung der B 31, Verlagerung und Bündelung von vorhandenen Verkehrsströmen) völlig entgegenlaufen würde.

Dies gilt ebenso für eine Variante, die den Ausbau der vorhandenen B 31 im Bereich zwischen Immenstaad und Friedrichshafen zum Gegenstand hätte.

Die von der Straßenbauverwaltung erarbeitete Konzeption hat zum Gegenstand, den Bodenseeuferbereich und die bestehenden Ortsdurchfahrten an der B 31 möglichst stark zu entlasten. Dieses Ziel wird durch einen Ausbau der bestehenden B 31 im Bereich Friedrichshafen nicht erreicht. Die bestehende Situation würde sich im Gegenteil verschlechtern.

Eine Ausbautrasse hätte erhebliche Konflikte für die Siedlungsentwicklung zur Folge. Bestehende Trennwirkungen im Bereich der Ortsteile Fischbach und Manzell, aber auch im Stadtgebiet von Friedrichshafen, würden verstärkt und „zementiert“.

Des Weiteren entstünden durch eine Ausbautrasse erhebliche Konflikte für den im Bodenseeraum so wichtigen Tourismus. Dies gilt vor allem deshalb, weil infolge der unmittelbaren Nähe zum Uferbereich Eingriffe - auch mit Trennwirkungen - in visuell hochsensible Bereiche unvermeidlich wären. Die zur Planfeststellung beantragte Maßnahme wird dagegen den Bodenseeuferbereich entlang der B 31 alt entlasten und ihn somit touristisch attraktiver machen.

Um die prognostizierten Verkehrsmengen ohne Staubbildungen zu bewältigen, müsste die B 31 in der bestehenden Trasse durchgehend zweibahnig (4 Fahrstreifen) und die Knotenpunkte planfrei ausgebaut werden. Die hierfür notwendigen Flächen stehen in den bebauten Bereichen nicht zur Verfügung. Starke Eingriffe in die Bebauung wären erforderlich.

Die Erschließung bebauter Grundstücke könnte aus Verkehrssicherheitsgründen nicht mehr von der ausgebauten B 31 aus erfolgen. Zusätzliche Erschließungsstraßen mit dem dafür erforderlichen Flächenbedarf und zusätzlichen Eingriffen in die vorhandene Bebauung wären erforderlich.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen sind infolge der Straßenrandbebauung entlang der B 31 im Bereich der Gemarkung Friedrichshafen in weiten Teilen nur schwer oder gar nicht möglich. Die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe wäre für die Straßenrandbebauung nicht zu gewährleisten.

Dem Ausbau der vorhandenen B 31 im zur Planfeststellung beantragten Abschnitt musste der Vorhabensträger deshalb nicht näher treten.

5. Steigwiesentrasse

Während des laufenden Planfeststellungsverfahrens wurde von der beteiligten Gemeinde Immenstaad gefordert, die Planfeststellungstrasse lediglich im Bereich zwischen Spaltenstein/Eichenmühle und Colzmanstraße vierstreifig zu bauen. Nach den gemeindlichen Vorstellungen soll die Trasse zwischen Grenzhof und Spaltenstein zumindest vorläufig nur zweistreifig gebaut werden. Dadurch erhofft sie sich, dass eine vierstreifige Weiterführung nach Westen im Zuge der sogenannten „Steigwiesentrasse“ ab Eichenmühle/Spaltenstein, die nördlich des planfestgestellten Abschnitts zwischen Grenzhof und Spaltenstein verlaufen soll, möglich bleibt. Ein zweistreifiges Teilstück auf der jetzt beantragten Trasse zwischen Grenzhof und Spaltenstein soll dann nach den Vorstellungen der Gemeinde Immenstaad lediglich als Zubringer zur B 31 neu dienen. Die Gemeinde Immenstaad will durch eine solche Lösung erreichen, dass die im Rahmen des Planungsfalls 7.5 vorgesehene Fortführung der Trasse Richtung Meersburg möglichst weit im Norden ihres Gemeindegebiets verläuft, um sich so städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten, die aber bislang nicht konkretisiert sind, zu erhalten.

Der Vorhabensträger hat sich diese Vorstellungen nicht zu eigen gemacht, da die Steigwiesentrasse unter umweltfachlichen Aspekten wesentlich kritischer zu beurteilen ist als die jetzt zur Planfeststellung beantragte Lösung.

Die Steigwiesentrasse führt mit dem vorgeschlagenen zweistreifigen Zubringer zu einer nahezu vollständigen Entwertung der „Fischbacher Senke“ infolge Zerschneidung und Verlärmung. Dies muss deshalb als besonders schwerwiegend eingeschätzt werden, weil die „Fischbacher Senke“ der einzige größere Bereich im Untersuchungsraum ist, der entwicklungsfähiges Grünland (ehemaliges Feuchtgrünland) in größerem Umfang für eine naturschutzfachliche Aufwertung aufweist. Der Vorhabensträger musste sich deshalb schon aus diesem Grund nicht auf die von der Gemeinde Immenstaad vorgeschlagene Lösung verweisen lassen, zumal im dem Planfeststellungsverfahren vorausgegangenem Raumordnungsverfahren die Steigwiesentrasse als sogenannte Variante 16 bereits nach Grobkriterien ausgeschieden wurde. Konkrete städtebauliche oder sonst der Planungshoheit der Gemeinde Immenstaad unterfallende Gründe, die diese Situation im Rahmen der Variantenabwägung überwinden könnten, sind nicht ersichtlich (vgl. hierzu die Ausführungen im Abschnitt IX.8.).

Das vom Vorhabensträger mit dem Planungsfall 7.5 verfolgte Ziel, nämlich eine größtmögliche Entlastung des Bodenseeuferebereichs, des nachgeordneten Straßennetzes sowie der Siedlungsbereiche zu erreichen, kann im Bereich Immenstaad/Hagnau mit der Steigwiesentrasse nicht erreicht werden. Der nach Westen orientierte Verkehr aus dem Raum Fischbach/Immenstaad würde die B 31 neu im Abschnitt der vorgeschlagene

nen „Steigwiesentrasse“ kaum nutzen, da dadurch eine erhebliche zusätzliche Strecke in Kauf genommen werden müsste.

Im übrigen würde die „Steigwiesentrasse“ mit dem zweistreifigen Zubringer gegenüber dem Planungsfall 7.5 geschätzte Mehrkosten für Grunderwerb und Bau von ca. 7 Mio. Euro verursachen.

6. Bauerntrasse

Während des Planfeststellungsverfahrens wurde hauptsächlich von mehreren von der Maßnahme betroffenen Landwirten als Alternative zur beantragten Trassenführung für die B 31 neu, die sog. „Bauerntrasse“ vorgeschlagen. Sie sehen in dieser eine günstigere Alternative zur beantragten Trasse, da sie deren Meinung nach beim Flächenverbrauch, bei der Bündelung der Verkehrswege sowie bei der Umweltverträglichkeit und nicht zuletzt bei den Kosten Vorteile aufwiese.

Zu Recht hat der Vorhabensträger diese vorgeschlagene Alternative mit dem Planungsfall 7.5 verglichen, da die Vor- bzw. Nachteile nur im Rahmen des Gesamtplanungskonzepts sinnvoll beurteilt werden können.

Die vergleichende Untersuchung berücksichtigt den Bereich zwischen der Einmündung der K 7746 in die B 33 (dort endet die vorgeschlagene Bauerntrasse im Westen) und der Sportanlage nördlich von Schnetzenhausen (dort schwenkt die Bauerntrasse nach Nordwesten ab).

Der Vergleich berücksichtigt den als Gegenstand des Planungsfalls 7.5 enthaltenen Bau der Ortsumfahrungen von Kluffern und Markdorf im Zuge der K 7743 neu mit einem einbahnigen Querschnitt von RQ 10,5. Diese beiden Ortsumfahrungen sind im Konzept für die Bauerntrasse nicht vorgesehen, da deren Führung teilweise mit der Bauerntrasse identisch ist (OU Markdorf) oder aber zu dieser parallel in einem Abstand von höchstens 1,5 km verläuft (Zubringer von Markdorf zur B 31 neu).

Von Westen kommend verläuft die Bauerntrasse östlich von Stetten weitgehend auf der Trasse der bestehenden B 33. In Ittendorf und Wirrensegel sind Tunnelbauten vorgesehen. Beim sog. Haslacher Hof schwenkt die Trasse nach Osten ab und benutzt bis zur Querung der Bahnlinie „Markdorf-Friedrichshafen“ und der L 207, südlich des Gewerbegebietes in Oberfischbach, die Trasse der geplanten K 7743 neu (Umgehung Markdorf). Östlich der Bahnlinie wird die Brunnisach gequert. Der Ortsteil Riedheim wird zwi-

schen Bergheim und Riedheim südlich der Hofkreuzkapelle in einem Rechtsbogen umfahren. Im weiteren Verlauf folgt die Trasse dem westlichen Waldtrauf des Hugenloh Waldes und schwenkt dann auf den östlichen Waldrandbereich des Buchschachwaldes östlich von Efrizweiler ein. Südlich des Rupberges erreicht die vorgeschlagene Variante nördlich von Schnetzenhausen die Antragstrasse.

Die Bauertrasse soll einen zweibahnigen Querschnitt SQ 24 erhalten. Im Bereich erforderlicher Tunnelstrecken bei der Durchfahrung Ittendorf und Wirrensegel ist ein zweibahniger Querschnitt 26 t vorgesehen.

Hinsichtlich der Verkehrswirksamkeit muss sich die vorgeschlagene Alternative an den mit der Antragstrasse verfolgten Zielen messen lassen. Diese sind

- Bündelung der überregionalen, regionalen und überörtlichen Ost-West-Verkehre durch Herstellung eines leistungsfähigen und verkehrssicheren neuen Netzbestandes teilweise unter Verzicht auf den Ausbau/Neubau der B 33
- Entlastung der B 31 alt
- Entlastung der nachgeordneten Streckenzüge in der Fläche
- bestmögliche Verteilung/Aufnahme der Ziel- und Quellverkehre auch zur Entlastung größerer zusammenhängender Siedlungsbereiche
- Verknüpfung des neuen leistungsfähigen Netzbestandteils mit dem nachgeordneten Netz in idealtypischer Art und Weise

Eine vom Vorhabensträger beim Büro Modus-Consult GmbH in Auftrag gegebene Untersuchung ergab zur Verkehrswirksamkeit folgendes (die Untersuchung geht von einem durchgehenden zweibahnigen Querschnitt der „Bauertrasse“ aus):

Schon wegen ihres Verlaufs unter teilweiser Mitbenutzung der bestehenden B 33 zwischen Meersburg und Markdorf führt die Bauertrasse zu höherer Belastung auf der B 33 und kann daher das vorgegebene Ziel der bestmöglichen Bündelung der Ost-West-Verkehre auf der B 31 neu weitaus schlechter erfüllen als dies beim Planungsfall 7.5 unter Einbeziehung der Antragstrasse möglich ist. So kommt es östlich von Markdorf auf der B 33 bei Verwirklichung der Bauertrasse zu einer Verkehrssteigerung von 2.500 Kfz./24h. Auch die Entlastung der B 31 alt und zwar sowohl in den Siedlungsbereichen als auch in den ufernahen Abschnitten zwischen Meersburg und Friedrichshafen gelingt der Bauertrasse wesentlich schlechter als beim Planungsfall 7.5. So sind in der Ortsdurchfahrt Friedrichshafen nach den Untersuchungen der Modus-Consult GmbH bis zu 7.000 Kfz. zusätzlich zu erwarten. Außerorts ist mit einem Mehrverkehr von bis zu 2.000 Kfz./24h zu rechnen. Auch die Entlastung des nachgeordneten Netzes

im Stadtgebiet Friedrichshafen ist bei der Bauertrasse um bis zu 5.000 Kfz/24h geringer als beim Planungsfall 7.5. Außerdem sind im nachgeordneten Netz außerhalb des Stadtgebiets deutlich geringere Entlastungen im Vergleich zum Planungsfall 7.5 zu verzeichnen. So wird sich auf der L 207 im Vergleich zum Planungsfall 7.5 die Verkehrsbelastung um bis zu 4.300 Kfz/24h steigern. Ganz besonders signifikant ist die höhere Belastung südlich von Markdorf und auf Höhe von Riedheim. Dort wird es infolge der Bauertrasse zu massiven Belastungen in den unmittelbaren Siedlungsrandbereichen kommen. Der Gutachter rechnet mit einem Mehrverkehr von bis zu 20.000 Kfz/24h gegenüber dem Planungsfall 7.5.

Die vom Vorhabensträger verfolgten Ziele, wie sie oben genannt wurden, können, wie die vom Gutachter ermittelten Zahlen sehr deutlich unterstreichen, mit der Bauertrasse nur wesentlich schlechter erfüllt werden, als dies mit Hilfe des Planungsfalls 7.5, der die zur Planfeststellung beantragte Trasse beinhaltet, gelingt.

Da die Straßenbauverwaltung bereits infolge der knappen Haushaltsmittel darauf angewiesen ist, größere, kostenintensive Straßenbaumaßnahmen abschnittsweise zu verwirklichen, muss sie Lösungen verfolgen, die auch bei einer Abschnittsbildung verkehrswirksam sind. Dies wird bei den vorgesehenen Abschnitten im Rahmen des Planfalls 7.5 erreicht. So kann bei der Antragstrasse sowohl beim Riedleparktunnel als auch im Bereich des Grenzhofs unmittelbar an die bestehende B 31 angeschlossen werden. Ein weiter nach Westen geplanter Abschnitt soll bis zur B 33 östlich von Stetten verlaufen oder aber bis zur bestehenden Umfahrung in Meersburg im Zuge der B 31.

Bei der Bauertrasse ist eine solche Abschnittsbildung nicht möglich. Sie müsste in einem Zuge planfestgestellt und gebaut werden, da sonst deren Verkehrswirksamkeit mangels Anschlussmöglichkeiten an bestehende übergeordnete Straßen mit ausreichender Leistungsfähigkeit nicht gegeben wäre.

An Fläche würde die Bauertrasse ca. 10 ha weniger benötigen als die vom Vorhabenssträger vorgesehene Lösung (Bauertrasse: 74,2 ha, Planungsfall 7.5: 83,8 ha). Beim Planungsfall 7.5 sind hier bereits die erforderlichen Flächen für die K 7743 neu (Ortsumgehung Markdorf ca. 11 ha, Zubringer von Markdorf zur B 31 neu ca. 6,0 ha) berücksichtigt. Diese Flächenangaben enthalten allerdings nicht die Flächen für das erforderliche naturschutzfachliche Ausgleichskonzept, da ein solches nicht vorliegt.

Hinsichtlich der Baukosten unterscheiden sich die beiden Lösungen nur geringfügig. Der Vorhabensträger hat für den hier zum Vergleich herangezogenen Teil des Planungsfall 7.5 im Vergleichsabschnitt Baukosten i.H.v. 90,8 Mio. € errechnet, in denen die Aufwendungen für die Verlegung der K 7743 enthalten sind. Die Bauertrasse ver-

ursacht nach Berechnung des Vorhabensträgers Kosten i.H.v. voraussichtlich 88,8 Millionen EUR. Darin nicht enthalten sind die laufenden Kosten für die erforderlichen Tunnelbauwerke in Ittendorf und Wirrensegel.

Sowohl die Bauerntrasse als auch der Planungsfall 7.5 - auch der Teil, welcher Gegenstand des jetzigen Planfeststellungsverfahrens ist - führen zu nicht unerheblichen ökologischen Konflikten.

Bei der Bauerntrasse wiegt besonders schwer, dass sie zu einer völligen Entwertung des bisher relativ ungestörten, hochwertigen Landschaftsraumes nördlich der Linie Kluf-tern-Efrizweiler-Unterraderach führt. Dieser Bereich ist naturschutzfachlich und wegen seiner Erholungsfunktion besonders bedeutsam. Die Trassierung im unmittelbaren Randbereich des Naturschutzgebietes bzw. FFH-Gebietes „Hepbacher-Leimbacher Ried“ sowie entlang des Waldzuges Buchschach und im Mühlbachtal verursacht dort Eingriffe, die von der Naturraumausstattung her die hochwertigsten Flächen im hier zu betrachtenden Naturraum darstellen. Es sind voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen zu erwarten. Der letzte durchgängige Freiraumzug vom Bodenseeufer in das Hinterland und wichtige Naherholungsbereich würde entwertet.

Bei den Bereichen Hepbach-Leimbacher Ried, Mühlbachtal sowie Buchschach handelt es sich um Räume mit hochwertiger Naturraumausstattung. Feucht-nasse Standorte mit hohem Entwicklungspotential sind dort ebenso zu finden wie große zusammenhängende Bereiche (Wald- und Flurflächen) mit vergleichsweise hoher bzw. sehr hoher Bedeutung als Lebensraumkomplex. Grünlandflächen und zum Teil hochwertige Waldbestände sind dort eng verzahnt. In der Vergangenheit sind in diesem großen zusammenhängenden Bereich der von unterschiedlichsten Schutzkategorien überlagert wird, umfangreiche Mittel zum Erwerb von Flächen und für Entwicklungsmaßnahmen des Naturschutzes investiert worden.

Die Bedeutung für die Erholungsnutzung liegt darin, dass eine durchgängige, vergleichsweise ungestörte Verbindung aus dem Stadtgebiet besteht und der Bereich mit einer relativ hohen Erholungsinfrastruktur mit hoher bis sehr hoher Landschaftsbildqualität ausgestattet ist.

Auch führt die Bauerntrasse im Bereich von Ittendorf, Wirrensegel, Markdorf, Lipbach und Riedheim zu massiven Immissionsbelastungen.

Beim Planungsfall 7.5 sind deren Verlauf im Randbereich des Weingartenwaldes nördlich von Hagnau, die Querung des Lipbaches in Nachbarschaft zum Naturschutzgebiet

bzw. FFH-Gebiet Lipbach-Senke zu nennen. Ferner führt die Querung der Fischbacher-Senke mit ihrem Entwicklungspotenzial für Lebensraumfunktionen sowie die Querung der Brunnisach zwischen Eichenmühle und Fischbach und die Querung des Mühlbaches mit seinem Bachmuschelvorkommen bei Sparbruck zu Konflikten. Auch für die Naherholungs- und Siedlungsrandbereiche von Immenstaad bringt der Planungsfall 7.5 Probleme mit sich. Die Immissionsbelastungen am nördlichen Ortsrand von Spaltenstein sowie am Ortsrand von Schnetzenhausen und Sparbruck sind gleichfalls zu nennen.

Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass der Planungsfall 7.5 im Vergleich zur Bauerntrasse deutlich größere Entlastungseffekte (Verkehr, Lärm, Schadstoff und Trenneffekte) in der Fläche sowie in den Ortsdurchfahrten und im Stadtgebiet von Friedrichshafen zu verzeichnen hat.

Da nachweislich mit der Variante 7.5 das vom Vorhabensträger verfolgte Ziel der Verkehrsbündelung und Verkehrsentlastung der bestehenden Ortsdurchfahrten weitaus besser erreicht werden kann als mit der Bauerntrasse, ferner die Bauerntrasse hinsichtlich der Auswirkungen auf die Umweltbelange gegenüber der Variante 7.5 keinerlei Vorteile aufweist und zu einer völligen Entwertung des hochwertigen Landschaftsraums nördlich von Kluftern-Efrizweiler führt, ist die Entscheidung des Vorhabensträgers, die Antragstrasse als Bestandteil des Planungsfalles 7.5 gegenüber der Bauerntrasse zu bevorzugen und zum Gegenstand seines Planfeststellungsantrags zu machen nachvollziehbar und von der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

7. Anschlussstellen

7.1. Anschlussstelle Kluftern/Spaltenstein und Schnetzenhausen

Im Verfahren wurde häufig die Forderung erhoben, sowohl auf die Anschlussstelle bei Kluftern/Spaltenstein als auch auf die Anschlussstelle Schnetzenhausen vollständig zu verzichten.

Der Vorhabensträger hat im Verfahren insbesondere durch eine Untersuchung des Büros Modus Consult Ulm GmbH nachgewiesen, dass für die angestrebte Entlastungswirkung im nachgeordneten Straßennetz, wozu insbesondere auch die Ortsdurchfahrten gehören, die mit der Zielkonzeption des Planungsfalles 7.5 verbundenen Anschlussstellen bei Kluftern/Spaltenstein und Schnetzenhausen die wirksamsten und verkehrlich günstigsten Lösungen darstellen. Insbesondere durch den Anschluss der L 328 b bei Kluftern/Spaltenstein können die aufkommensstarken Verkehre aus den nordwestlichen Bereichen (Markdorf, Bermatingen und Salem) optimal aufgenommen und auf der B 31 neu gebündelt werden. Ein Verzicht würde daher dem vom Vorhabensträger verfolgten

Konzept zuwiderlaufen und hätte darüber hinaus zur Folge, dass die bestehende K 7742 einen Anteil des von Nordwesten bzw. über Markdorf zur B 31 neu in Richtung Friedrichshafen gerichteten Verkehrs übernehme.

Einer solchen Verkehrssteigerung ist die K 7742 jedoch aufgrund ihres Ausbauzustandes nicht gewachsen. Zudem käme es in den Ortsdurchfahrten Unterraderach und Schnetzenhausen zu hohen Belastungen.

Ebenso wenig ist, wie teilweise gefordert, ein „vorläufiger“ Verzicht auf die Anschlussstelle Kluffern/Spaltenstein bis zur vollständigen Verwirklichung des Planungsfalls 7.5 sinnvoll, da dadurch die nach der Konzeption des Vorhabensträgers bereits während den planerischen Zwischenstufen angestrebten Entlastungen im nachgeordneten Verkehrsnetz vor allem in Spaltenstein und Schnetzenhausen nicht erreicht werden können.

Die Anschlussstelle Kluffern/Spaltenstein trägt allerdings nur dann zur Entlastung der Ortsdurchfahrten im Bereich Spaltenstein, Efrizweiler, Kluffern und Lipbach bei, wenn, was ebenfalls in der Gesamtkonzeption des Planungsfalls 7.5 enthalten ist, eine unmittelbare Anbindung einer neu zu bauenden L 207/K 7743, die außerhalb der Ortslagen verlaufen soll, erfolgt. Dadurch können auch die Ziel- und Quellverkehre „Dornier“ bzw. „EADS“ bedient werden.

Sollte diese Planung scheitern, werden die genannten Ortsteile im Prognosehorizont des Jahres 2020 mit bis zu 6.300 Kfz/24h in Spaltenstein, 13.500 Kfz/24h in Efrizweiler, 21.000 Kfz/24h in Kluffern und 20.100 Kfz/24h in Lipbach belastet. Ohne den Anschluss einer neuen Verbindungsstraße in Richtung Markdorf lassen sich die genannten Ortsdurchfahrten nicht wesentlich entlasten.

Für den Fall des geplanten Baus einer K 7743 neu als Umfahrung der Ortsteile Lipbach, Kluffern und Efrizweiler prognostiziert der Gutachter, verglichen mit dem Prognosenullfall, Verkehrsabnahmen in diesen Ortsteilen um bis zu 51 %.

Im Interesse der mit der Maßnahme verfolgten Ziele, nämlich die Leistungsfähigkeit der B 31 zu verbessern und auf Gemarkung Friedrichshafen, insgesamt betrachtet, erhebliche Verkehrsentlastungen zu bewirken, werden, sofern die vom Landkreis Bodenseekreis geplante K 7743 neu nicht gebaut wird, die zusätzlichen Belastungen in den Ortsdurchfahrten entlang der L 328 b bzw. L 207 zwischen Markdorf und der B 31 BA II B zumindest vorläufig hingenommen. Dies ist möglich, weil durch entsprechende Auflagen in diesem Planfeststellungsbeschluss sichergestellt wird, dass die durch den Anschluss

der L 328 b bei Spaltenstein/Kluffern verursachten Immissionsbelastungen in den betroffenen Ortsteilen zumutbar bleiben. Gesundheitsgefährdungen der dortigen Anwohner können ausgeschlossen werden. Im Fall der Nichtverwirklichung der K 7743 neu müssten die zuständigen Straßenbaulastträger sich im Hinblick auf die dann dauerhaft in den Ortsdurchfahrten verbleibenden Verkehrsmengen zusätzliche Lösungsmöglichkeiten zur Immissionsschutzproblematik überlegen.

Auch der Knoten Schnetzenhausen ist im Rahmen der Planungskonzeption des Vorhabensträgers erforderlich und was den Standort anbelangt, optimal gewählt. Bei einem Verzicht auf diese Anschlussstelle, wie im Verfahren mehrfach gefordert, würde der Entlastungseffekt der B 31 für das Stadtgebiet von Friedrichshafen deutlich vermindert. So muss davon ausgegangen werden, dass im Planungsfall 7.5 von insgesamt rd. 21.000 Kfz/24h, welche die B 31 BA II B bei der vorgesehenen Anschlussstelle Schnetzenhausen nutzen, etwa 15.000 Kfz/24h in Richtung Osten fahren werden. Nur ein geringer Teil dieses Verkehrsaufkommens könnte auf die Anschlussstelle Kluffern/Spaltenstein verlagert werden, würde der Knoten Schnetzenhausen entfall

Der Planungsfall 7.5 beinhaltet auch zur südlichen Umgehung der Ortsdurchfahrt Schnetzenhausen den Bau einer K 7742 neu, die am vorgesehenen Anschlussknoten Schnetzenhausen anschließen soll. Eine südliche Umgehung von Schnetzenhausen wäre in Frage zu stellen, wenn der Knoten Schnetzenhausen entfiel. Als Folge verbliebe im Bereich von Schnetzenhausen weiterhin eine hohe Verkehrsbelastung.

Ohne die Anschlussstelle Schnetzenhausen verblieben auch in den Ortsdurchfahrten Friedrichshafen und Schnetzenhausen hohe Belastungen.

Die Dimensionierung sowohl des Knotens Kluffern/Spaltenstein als auch des Knotens Schnetzenhausen erfolgte nach der Richtlinie für die Anlage von Landstrassen (RAL), Teil II. Abschnitt 2 (Planfreie Knotenpunkte). Nach den dortigen Vorgaben werden die beiden Anschlussstellen als „symmetrisches (Kluffern/Spaltenstein) bzw. unsymmetrisches (Schnetzenhausen) halbes Kleeblatt ausgebildet, wie dies für vierstreifige Straßen nach dieser Richtlinie der Straßenbauverwaltung vorgegeben ist. Die Abmessungen der Anschlussstellen sind deshalb, wie teilweise eingewandt wurde, nicht zu groß, sondern nach dem einschlägigen Regelwerk erforderlich.

7.2. Knoten nordwestlich von Schnetzenhausen anstelle der beiden vorgesehenen Anschlussstellen

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die u.a. von der Bürgerinitiative „Pro Kluffern“ im Verfahren erhobene Forderung, als Ersatz für die beiden geplanten

Anschlussstellen einen einzigen Anschlussknoten nordwestlich von Schnetzenhausen zu schaffen, der sowohl eine südliche Anbindung an die L 328 b als auch eine nördliche Anbindung an die K 7742 erhalten soll, keine taugliche Alternative zur Verfolgung der mit dem Vorhaben verfolgten Ziele.

Zum einen käme es dadurch zu einem deutlich höheren Verkehrsaufkommen für Spaltenstein und Schnetzenhausen, da der aus Nordwesten fließende Verkehr (L 207 u. L 328 b) bei Spaltenstein keine Möglichkeit mehr hätte, auf die B 31 BA II B Richtung Friedrichshafen aufzufahren. Der über die K 7742 über Markdorf ankommende Verkehr bei Schnetzenhausen wäre infolge der Kürze der Fahrstrecke auf der B 31 BA II B, zumindest dann nicht mehr veranlasst die B 31 BA II B in Richtung Friedrichshafen zu nutzen, wenn er Fahrziele in den südwestlichen Stadtquartieren von Friedrichshafen anstrebt. Zum anderen ginge nach den Untersuchungen des Vorhabensträgers die Entlastungswirkung in der Fläche deutlich zurück. So verblieben in der OD Kluffern statt 9.200 Kfz/24h dann ca. 15.200 Kfz/24h, in der Oberen Mühlbachstraße der OD Schnetzenhausen statt 1.900 Kfz/24h dann ca. 9.200 Kfz/24h und im Bereich Seemoos der OD Friedrichshafen statt 8.700 Kfz/24h dann ca. 15.000 Kfz/24h. Dem steht eine bessere Entlastung der OD Sparbruck gegenüber. Hier verblieben anstelle 12.100 Kfz/24h nur 6.000 Kfz/24h.

Auch verlöre bei einer westlichen Verlegung der Anschlussstelle Schnetzenhausen die im Zuge des Planungsfalls 7.5 zur Umgehung von Schnetzenhausen vorgesehene K 7742 neu ihre Verkehrsbedeutung, es sei denn, deren Trassierung verlief im Südwesten von Schnetzenhausen im Bereich des Buchschachs.

Eine solche Umfahrung von Schnetzenhausen wäre die konfliktträchtigste Lösung überhaupt. Im Osten läge die B 31 BA II B mit hohen Verkehrsbelastungen und einer Abriegelung der östlich gelegenen Freiräume. Die Ortsdurchfahrt im Zuge der L 328 b würde gegenüber der vom Vorhabensträger favorisierten Lösung deutlich mehr belastet. Schließlich würde die westliche Umfahrung von Schnetzenhausen den Ortsrand und das Krankenhaus deutlich mit Lärm belasten und die jeweils räumlich zuzuordnenden Freiräume abschneiden und entwerten. Die unmittelbar betroffene Grünverbindung entlang des Buchschach (mit Mühlbach) stellt die weitreichendste, vom Norden her kommende Grünverbindung ins Stadtgebiet dar und hat hohe Bedeutung für die Erholung und den Biotopverbund.

Eine nördliche Verbindung eines solchen Knotens mit der K 7742 führt zu einer hohen Belastung dieser Straße. Aufgrund ihres Ausbaustandards (Querschnitt, Unstetigkeit

der Linie) wäre die Verkehrsqualität bei zusätzlichen Verkehrsbelastungen auf dieser Straße äußerst mangelhaft.

Insgesamt betrachtet ist zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsqualität und zur möglichst weitgehenden Entlastung der Ortsdurchfahrten die Anbindung des nachgeordneten Netzes über zwei Anbindungen im Bereich von Kluffern/Spaltenstein und Schnetzenhausen deutlich besser zu bewerten als eine Lösung mit zentraler, gebündelter Erschließung.

Eine von der Planfeststellungsbehörde geforderte natur- und artenschutzfachliche Untersuchung der Arbeitsgruppe Tierökologie und Planung vom 30.01.2008 hat ergeben, dass die im Verfahren vorgeschlagene Anschlusslösung nordwestlich von Schnetzenhausen mit erheblichen Konflikten verbunden wäre. Zu nennen sind Beeinträchtigungen bedeutsamer Flächen für den Arten- und Biotopschutz, insbesondere der direkte Eingriff in den Hinglenwald sowie eine Zunahme von Zerschneidungseffekten. Zudem käme es gegenüber der planfestgestellten Anschlusskonzeption zu zusätzlichen Störwirkungen und Immissionsbelastungen für hochwertige Bereiche (Naturschutz/Erholung) beidseits der K7742 nördlich von Schnetzenhausen. Daneben wären Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch die technische Überformung der Mühlbachsenke in Verbindung mit dem Einschnitt in die angrenzende Talflanke zu berücksichtigen. Besonders gravierend wirkt sich jedoch aus, dass der mit einer solchen zentralen Anschlussstelle verbundene Ausbau der K 7742 (nord-)westlich von Raderach in zwei Abschnitten Teilflächen des FFH-Gebietes Nr. 8221-342 „Bodenseehinterland zwischen Salem und Markdorf“ durchschneiden würde. Es kann bei derzeitigem Kenntnisstand nicht ausgeschlossen werden, dass die aus einem Ausbau der K 7742 resultierenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen zu erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes und darüber hinaus - auf Grund der gegebenen äußerst hochwertigen Arteninventare beidseitig der K 7742 - auch zu einer Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände führen würde.

Auch unter artenschutzrechtlichen Aspekten brächte der Vorschlag keine Vorteile. Die auch durch die Trassierung verursachten Beeinträchtigungen der Population der Bachmuschel verblieben und könnten nach Einschätzung des Gutachters auch bei Wegfall der Anschlussstelle Schnetzenhausen nicht vermieden werden. Eine nachhaltige Verschlechterung der Lebensraumfunktionen kann allerdings bei sachgerechter Umsetzung auch bei einer Anschlusslösung nordwestlich von Schnetzenhausen vermieden werden.

Dagegen wäre beim nachgewiesenen geschützten Wespenbussard eine nachhaltige Beeinträchtigung seines Reviers zwangsläufig. Ein für diese Art bedeutsamer Lebensraum ginge verloren. Eine Verschlechterung des lokalen Erhaltungszustandes könnte nicht mit hinreichender Prognosesicherheit vermieden werden.

Die vorgeschlagene Alternative stellt somit auch unter naturschutz- und artenschutzfachlichen Gesichtspunkten keine günstigere Planungsalternative dar.

7.3. Unmittelbarer Anschluss der K 7742 an die B 31 neu

Auch ein Anschluss der K 7742 an die B 31 BA II B ohne Verzicht auf die beiden vorgesehenen Knotenpunkte ist zum Planungskonzept des Vorhabensträgers kontraproduktiv.

Mit einer direkten Anbindung der K 7742 entstünde eine neue Verkehrsachse mit Zubringerfunktion zur B 31 BA II B über den Straßenzug K 7739-K 7737-K 7725 in dessen Verlauf die Ortschaften Berg, Köstenbach, Ittenhausen und Ailingen liegen. Damit ginge eine Verdrängung von Verkehr in dieses nachgeordnete Straßennetz einher. Beträchtliche Verkehrszunahmen in den genannten Ortsdurchfahrten wären die Folge. Ebenso gerieten die Ortsdurchfahrten Unterraderach, Manzell und Schnetzenhausen verstärkt unter Verkehrsdruck. Der Verzicht auf einen unmittelbaren Anschluss wird bei diesen Folgen vom planerischen Gestaltungsspielraum der Straßenbauverwaltung getragen.

7.4. Modifizierung des Knotens Schnetzenhausen

Der im Verfahren teilweise geforderten Modifizierung des Knotens Schnetzenhausen ist der Vorhabensträger ebenfalls aus sachgerechten Erwägungen nicht nähergetreten. Die vorgeschlagene Verlängerung des vorgesehenen Anschlussstückes zur L 328 b in nördlicher Richtung bis zur K 7739 hätte ebenfalls eine neue Verkehrsachse über die K 7739, die K 7737 und die K 7725 zur Folge. Daraus resultierten die selben Auswirkungen wie sie mit einem zusätzlichen Anschluss der bestehenden K 7742 an die B 31 neu entstehen würden.

Eine solche Modifizierung der zur Planfeststellung beantragten Maßnahme liefe dem Bündelungsgedanken, der mit dem Vorhaben verfolgt wird, entgegen. Aufgrund der vorhandenen Straßenquerschnitte und der Steigungsverhältnisse - vor allem im Bereich von Berg - aber auch wegen angrenzender Wohnnutzungen in den betroffenen Ortsdurchfahrten wäre dies eine völlig unvernünftige Verkehrsplanung.

7.5. Einwendungen gegen die Verkehrsuntersuchungen der Anschlussvarianten

Die im Verfahren von Einwendern als subjektiv und willkürlich bezeichneten Verkehrsuntersuchungen der Anschlussvarianten hatten zum Ziel, die geplanten Anschlüsse und die im Verfahren gemachten Vorschläge über andere Anschlussvarianten wegen ihrer Entlastungswirkung vergleichend gegenüber zu stellen. Es war nicht Aufgabe dieser Untersuchungen detailliert auf Auswirkungen ergänzender Straßenbauvorhaben einzugehen, die der Planungsfall 7.5 zum Gegenstand hat, aber jetzt nicht Bestandteil des laufenden Planungsfeststellungsverfahrens sind.

Über die Auswirkungen begleitender Planungen (Bau der K 7743 neu und K 7742 als Umgehung von Schnetzenhausen) ist in den für diese Vorhaben durchzuführenden Planfeststellungsverfahren zu gegebener Zeit zu entscheiden.

Wie oben dargelegt, konnte anhand der für die Varianten jeweils ermittelten Verkehrszahlen festgestellt werden, dass durch zwei Anschlussstellen bei Kluffern/Spaltenstein und Schnetzenhausen die beste Entlastungswirkung im nachgeordneten Straßennetz zu erzielen ist.

Die vom Gutachter prognostizierten Verkehrszahlen werden von Einwendern teilweise als unglaubwürdig oder wissentlich überhöht angezweifelt. So wird insbesondere die für den Prognosenullfall prognostizierte Verkehrszunahme um 33 % im Ortsteil Kluffern (Vergleichsbasis 2005) als unrichtig angesehen. Auch die vorhergesagte Zunahme der Verkehre aus dem Salemer Tal wird angezweifelt.

Substantiierte Kritik am methodischen Vorgehen des Gutachters wurde jedoch nicht vorgebracht

Die Erkenntnisse des Gutachters beruhen auf einem Computersimulationsmodell, das allgemein anerkannt ist und dem Stand der Technik entspricht (vgl. dazu auch die Ausführungen unter B VIII 3.) Die vorgelegten Ergebnisse sind schlüssig.

Im Zusammenhang mit der Diskussion der verschiedenen Anschlussvarianten wurde immer wieder darauf hingewiesen, dass der für den Prognosenullfall vom Gutachter mit 18.000 Kfz/24h prognostizierte Verkehr für die Ortsmitte Kluffern aufgrund der örtlichen Gegebenheiten in der Ortsdurchfahrt gar nicht bewältigt werden könne.

Richtig ist, dass es bei diesen Verkehrszahlen im Bereich der Ortsdurchfahrten zu Staubildungen kommen kann. Vorgeschlagene verkehrliche Entlastungsmaßnahmen im Ort selbst, sind jedoch nicht dazu geeignet, solche Situationen zu bewältigen. Erfah-

rungsgemäß weichen in solchen Fällen Verkehre in angrenzende Wohnbereiche aus und suchen sich dort ihre Wege. Wie in der Gesamtkonzeption der Straßenbauverwaltung (Planungsfall 7.5) vorgesehen, soll eine Umgehung der Ortsteile Lipach, Kluffern und Efrizweiler durch Neubau der K 7743 die zu erwartende Situation, die auch ohne den Bau der B 31 BA II B entstehen wird, lösen. Entsprechende Planungen laufen bereits beim Landkreis Bodenseekreis als Träger der Straßenbaulast.

Die von der Straßenbauverwaltung in Auftrag gegebene Verkehrsuntersuchung vom 30.03.2006, die zwei im Verfahren vorgeschlagenen Anschlussvarianten zum Gegenstand hat (Variante 1 und 2), verfolgte das Ziel, die verkehrlichen Auswirkungen dieser Vorschläge auf das nachgeordnete Hauptverkehrsstraßennetz zu untersuchen und mit der Lösung des Vorhabensträgers zu vergleichen. Die Variante 1 sieht eine direkte Anbindung der K 7742 an die B 31 BA II B und die Variante 2 einen Anschlussknoten nordwestlich von Schnetzenhausen mit Verbindung zur L 328 b vor.

Eingewandt wurde, dass diese vergleichende Untersuchung die sog. „Zwischenstufen“ nicht berücksichtigt, die dadurch entstehen, dass alle Bestandteile des Planungsfalls 7.5 nicht zur gleichen Zeit fertiggestellt werden können, sondern vielmehr Abschnitte gebildet werden müssen. Dem ist zu entgegnen, dass die Straßenbauverwaltung als Endziel ihrer Planungen gerade die vollständige Verwirklichung des Planungsfalls 7.5 anstrebt, der nachweislich zur Bündelung der Verkehre und Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes die beste Lösung darstellt. Können die vorgeschlagenen Alternativen dieses Ziel nicht zumindest annähernd gleich gut erreichen, erübrigt sich die Untersuchung von Zwischenstufen. Im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit kann die Straßenbauverwaltung auch dann nicht auf ein schlechteres Gesamtkonzept verwiesen werden, wenn eine Zwischenstufe bei einer Alternativplanung geringere Auswirkungen hat. Dies gilt zumindest dann, wenn - wie hier - die Belastungen auch in den verschiedenen Zwischenstufen zumutbar bleiben.

Eine andere Einschätzung ergibt sich auch nicht dadurch, dass derzeit Lastkraftwagen mit einer Höhe von über 3,80 m auf der L 207 bzw. L 328 b von Markdorf nicht nach Spaltenstein gelangen können, weil im Bereich von Kluffern zwei Unterführungen mit einer lichten Durchfahrtshöhe von höchstens 3,80 m bestehen. Diese Situation wird sich spätestens dann ändern, wenn entsprechend den Planungen eine Umgehung von Lipach, Kluffern und Efrizweiler mit einem Anschluss an die B 31 neu geschaffen würde. Dies sieht die Konzeption der Planung des Vorhabensträgers vor. Bis zur Verwirklichung dieser Planungen können Lastkraftwagen mit einer lichten Höhe von mehr als 3,80 m weiterhin die K 7742 benutzen und über Unterraderach Richtung Friedrichshafen gelangen. Die dadurch bereits jetzt bestehenden Belastungen der betroffenen

Ortsteile müssen weiter bis zum Bau der K 7743 neu hingenommen werden. Dies ist zumutbar.

VII. Technische Gestaltung der Baumaßnahmen

Die technische Ausgestaltung der festgestellten Planung entspricht den straßenbau- und verkehrlichen Anforderungen.

Die Entwurfsgeschwindigkeit für den festgestellten Bauabschnitt beträgt im Übergangsbereich zur B 31 alt bei der Anschlussstelle Fischbach-West zwischen Bau-km 0+432 und 0+900 $V_e = 70$ km/h, für den Abschnitt zwischen Bau-km 0+900 und 7+320 $V_e = 100$ km/h. Diese Entwurfsgeschwindigkeiten orientieren sich am Netzgedanken, den raumordnerischen Zielsetzungen sowie den örtlichen und verkehrstechnischen Gegebenheiten. Die Trassierungselemente sind so aufeinander abgestimmt, dass es innerhalb des geplanten Streckenabschnitts zu keinen Unstetigkeiten im Bezug auf die Trassierungselemente kommt und somit eine ausgewogene Streckencharakteristik erreicht wird.

Die ca. 7,1 km lange Neubaustrecke ist nach RAS-Q 1996 überwiegend als zweibahnige Bundesstraße mit einem Regelquerschnitt 26 (RQ 26) in der Sonderform SQ 24 geplant. Dieser Querschnitt ist für Verkehrsmengen zwischen ca. 20.000 und ca. 63.000 Kfz/24h geeignet. Die Verkehrsmengen im Zuge der planfestgestellten B 31 BA II B liegen im Prognosehorizont 2020 in diesem Belastungsbereich.

Der Straßenbaulastträger hat dem Sonderquerschnitt SQ 24 gegenüber dem Regelquerschnitt 26 aus Gründen der Flächen- und Kosteneinsparung den Vorzug gegeben. Dieser Sonderquerschnitt hat gegenüber dem Regelquerschnitt 26 statt 3, 50 m lediglich 3,25 m breite Fahrspuren. Die Bankette sind anstelle von 1,50 m nur 1,00 m breit. Die Zuführungsstrecke zum Anschluss an die bestehende B 31 im Westen erhält bis Baukilometer 0+520 lediglich einen Regelquerschnitt von 10,5 (11).

Der geplante Tunnel bei Waggerhausen zwischen Bau-km 6+520 und 7+120 ist mit einem Querschnitt von 26 t geplant. Die vier durchgehenden Fahrspuren sind jeweils 3,25 m breit. In den 2 Tunnelröhren sind jeweils beidseitige, 1,00 m breite Notgehwege vorgesehen. Die auf den freien Strecke vorgesehenen Standspuren entfallen im Tunnelbereich.

Verbindungsstraßen und Wege sind dem Bestand angepasst. Bei den Querschnitten für land- und forstwirtschaftliche Wege wurden die „Grundsätze für die Gestaltung ländli-

cher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen, Ausgabe 2003“, beachtet bzw. nach den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 99) verfahren. In der Regel erhalten diese Wege eine Breite von 3 m mit Banketten links und rechts von je 0,75 m. (Ausnahme: Forstwirtschaftswege mit Banketten à 1,0 m und Hauptwirtschaftswege mit einer Fahrstreifenbreite von 4,50 m). Land- und forstwirtschaftliche Wege werden dort bituminös befestigt, wo die Wege stark befahren werden oder große Längsneigungen bestehen.

Zur Verknüpfung der bestehenden B 31 an die planfestgestellte Trasse an der Anschlussstelle Fischbach bei Bau-km 0+700 ist ein plangleicher Anschluss, geregelt von einer Lichtsignalanlage, vorgesehen. Daran hat der Vorhabensträger trotz Einwendungen der Polizeidirektion Friedrichshafen festgehalten. Dies ist sachgerecht. Eine Überprüfung der Leistungsfähigkeit hat nämlich ergeben, dass eine andere plangleiche Knotenpunktform als nicht leistungsfähig zu bewerten ist.

Der Anschluss der L 328 b an die B 31 BA II B an der Anschlussstelle Klufftern/ Spaltenstein (Kluffterner Straße) erfolgt mittels eines symmetrischen halben Kleeblattes. Die zwei Knotenpunkte auf der L 328 b erhalten eine Lichtsignalregelung sowie jeweils Linksabbiegespuren. Auch hier hat der Vorhabensträger aufgrund von Einwendungen der Polizeidirektion Friedrichshafen die Anbindung mittels Kreisverkehren geprüft. Dabei hat sich ergeben, dass die Anbindungen zwar auch als Kreisverkehre ausgestaltet werden könnten. Aufgrund der zu erwartenden Verkehrsmengen wären jedoch entweder einstreifige Kreisverkehre mit Bypässen oder aber zweistreifige Kreisverkehrslösungen erforderlich. Aus Verkehrssicherheitsgründen, aber auch wegen zusätzlichem Flächenbedarf von ca. 1,5 ha landwirtschaftlich genutzter Flächen (hauptsächlich Intensivobstanlagen und für den Obstbau geeignete Ackerflächen), hat der Vorhabensträger solche Lösungen nicht weiterverfolgt, zumal bei temporär auftretenden Verkehrsspitzen die Steuerung der vorgesehenen Lichtsignalanlagen den stark unterschiedlichen Verkehrssituationen angepasst werden kann. Dies ist nicht zu beanstanden.

An der Anschlussstelle Schnetzenhausen wird der Zubringer von der L 328 b zur B 31 BA II B als unsymmetrisches halbes Kleeblatt planfestgestellt. Die Ein- bzw. Ausfahrtsrampen erhalten im Einmündungsbereich zum Zubringer eine Lichtsignalanlage mit Linksabbiegerspur. Entsprechend einer Forderung im Verfahren wird die L 328 b mit dem Zubringer zur B 31 BA II B mittels eines dreiarmligen Kreisverkehrsplatzes verknüpft.

Veranlasst durch Einwendungen im Planfeststellungsverfahren hat der Vorhabensträger die Leistungsfähigkeit des Anschlusses Colzmanstraße durch das Büro Modus Consult Ulm GmbH überprüfen lassen. Dabei ergab sich, dass im Jahre 2020 im ungünstigsten Fall mit einer Knotenpunktsbelastung von 40.000 Kfz/24h zu rechnen ist. Um bei dieser Verkehrsbelastung die Kapazität des Knotenpunkts zu steigern, hat der Gutachter Verbesserungsvorschläge gemacht. Diesen ist der Vorhabensträger gefolgt und hat folgende Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses ins Verfahren eingebracht:

Auf der Nordseite der Riedleöschstraße (Verbindungsstraße zwischen Meisterhofener Straße. und Colzmanstraße) wird ein 156 m langer Zusatzfahrstreifen angelegt. Darüber hinaus ist eine optimierte verkehrsabhängige Steuerung der Lichtsignalanlage, koordiniert mit Signalanlagen an Nachbarknoten, vorgesehen. Ferner wird die Querung des Radverkehrs verlegt. Dadurch soll insbesondere auch ein Rückstau auf der B 31 BA II B in Zeiten auftretender Verkehrsspitzen von Richtung der Anschlussstelle Schnetzenhausen vermieden werden. Diese Maßnahmen lassen auch im ungünstigsten Prognoselastfall noch gewisse, wenn auch geringe, Leistungsreserven erwarten.

VIII. Zwingende materiellrechtliche Anforderungen

Die vorliegende Planung verletzt keine zwingenden materiell - rechtlichen Vorschriften, insbesondere liegt kein Verstoß gegen die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung der §§ 20, 21 NatSchG und die Vorschriften zum FFH-Gebietsschutz der §§ 36-40 NatSchG vor.

Auch das aus § 41 Abs. 1 BImSchG folgende Gebot, beim Bau oder bei einer wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, ist nicht verletzt.

Ebenfalls wurden die artenschutzrechtlichen Anforderungen der §§ 42, 11 BNatSchG eingehalten.

1. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

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

Das Vorhaben führt zwar zu Eingriffen in Natur und Landschaft, unterlässt aber vermeidbare Beeinträchtigungen, gleicht unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maß-

nahmen des Naturschutzes vorrangig aus (Ausgleichsmaßnahmen) und kompensiert nicht vermeidbare und nicht ausgleichbare Eingriffe in sonstiger Weise (Ersatzmaßnahmen).

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

1.1. Vorliegen von Eingriffen in Natur und Landschaft

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

Der landschaftspflegerische Begleitplan (Unterlage 12 der Planfeststellungsunterlagen) hat die baubedingten, anlagenbedingten und betriebsbedingten Auswirkungen des Baus der B 31 neu auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild sowie ihre Erheblichkeit ausführlich dargestellt. Gleichzeitig wurde zur Ermittlung des Umfangs der Kompensationsmaßnahmen die Intensität der einzelnen Projektwirkungen und ihre Erheblichkeit beurteilt (vgl. hierzu insbesondere das Kapitel 4 des LBP).

Soweit gegenüber dem LBP 2002 durch Planänderungen nach der ersten Offenlage weitere Eingriffe erfolgen, wurden diese naturschutzfachlich bewertet und in das Eingriffs/Ausgleichskonzept eingefügt (vgl. hier insbesondere Kapitel 3.4 sowie Kapitel 4 des LBP 2006).

Ergänzend wird im Einzelnen auf die Darstellungen im landschaftspflegerischen Begleitplan verwiesen.

Diese Ausführungen sind nach dem Stand der fachlichen Praxis erarbeitet und zutreffend. Die Planfeststellungsbehörde verweist zur Vermeidung von Wiederholungen hierauf und macht sich diese zu Eigen.

1.2. Unterlassung vermeidbarer Eingriffe

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

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

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

Die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind im LBP ausführlich dargestellt. Es handelt sich hierbei insbesondere um folgende Maßnahmen, wobei im Rahmen der Planung gegenüber der ersten Offenlage der Pläne im Mai/Juni 2003 eine weitere Vermeidung und Minderung erreicht wurde:

1.2.1. Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen des LBP 2002

LBP Maßnahme 1.2:

Erhalt der Fuß- und Radwegverbindung zwischen Immenstaad und Friedrichshafen.

LBP Maßnahme 1.4:

Naturnahe Gestaltung des Regenklär- und -Regenrückhaltebeckens.

LBP Maßnahme 2:

Verwallung gegenüber Fischbach.

LBP Maßnahme 3.3:

Einbau eines kombinierten Bach- und Kleintierdurchlasses unter der B 31 BA II B.

LBP Maßnahme 4.1: Schutz und Sicherung des Waldbestandes während der Bauzeit.

LBP Maßnahme 4.3:

Wiederherstellung der Fuß- und Radwegverbindungen zwischen Fischbach und Hofen.

LBP Maßnahme 5.1:

Einbau eines aufgeweiteten Bachdurchlasses.

LBP Maßnahme 5.2:

Schutz des vorhandenen Ufergehölzes und Verwallung der Straßenböschung zum Spritzwasserschutz.

LBP Maßnahme 5.6:

Naturnahe Gestaltung des Regenklär- und Regenrückhaltebeckens.

LBP Maßnahme 7.1:

Geländemodellierung und Wallschüttung.

LBP Maßnahme 7.3:

Wiederherstellung der Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Spaltenstein und Riedern.

LBP Maßnahme 9.1:

Einbau eines kombinierten Bach- und Tierdurchlasses.

LBP Maßnahme 10.1:

Einbau einer kombinierten Wege- und Bachunterführung, offene Verlegung des Mühlbachs, Schutz des Baches gegenüber baubedingten Beeinträchtigungen.

LBP Maßnahme 10.3:

Landschaftsangepasste Gestaltung und Eingrünung der Lärmschutzwand

LBP Maßnahme 10.4:

Einbau einer kombinierten Wege- und Bachunterführung, Schutz des Baches gegenüber baubedingten Beeinträchtigungen.

LBP Maßnahme 10.5:

Naturnahe Gestaltung des Regenklär- und Regenrückhaltebeckens.

LBP-Maßnahme 11.1:

Reduzierung der Einschnittsböschung durch Fußmauer.

LBP-Maßnahme 12.1:

Schutz und Sicherung des Waldbestandes während der Bauzeit.

LBP-Maßnahme 13.1:

Landschaftsangepasste Formgebung durch erdbauliche Modellierung, Verwallung gegenüber den siedlungsnahen Freiräumen.

LBP-Maßnahme 14.1:

Umsiedlung der von der Baumaßnahme betroffenen Bachmuscheln, offene Verlegung und naturnahe Gestaltung der beanspruchten Gewässerabschnitte.

LBP-Maßnahme 14.2:

Einbau eines kombinierten Bach- und Kleintierdurchlasses bei Querung des Zubringers zur B 31 neu.

LBP-Maßnahme 14.3:

Naturnahe Gestaltung des Regenklär- und Regenrückhaltebeckens.

LBP-Maßnahme 16:

Errichtung von Wildleitzaunen im Bereich des Waldgebietes südlich von Hofen und der Brunnisachau sowie im Bereich des Waldgebietes Buchschach.

1.2.2. Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen des LBP 2006

Als Ausfluss der aus der ersten Offenlage resultierenden Einwendungen und Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange wurden weitere Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen getroffen (vgl. dazu ausführlich die Prüfung unter den Punkten 3.1 und 3.2 im LBP 2006).

LBP-Maßnahme 6.1A:

Gestaltung der Lärmschutzwand entlang des Anwesens der „Villa Wagner“.

LBP Maßnahme 8.1A:

Bau einer Grünbrücke mit einer Breite von 50 Metern, seitliche Verwallung.

LBP Maßnahme 8.2A:

Schutz und Stabilisierung des Waldbestandes während der Bauzeit.

LBP Maßnahme 16A:

Errichtung von Wildleitzaunen im Bereich des Waldgebietes südwestlich von Heiseloch.

Als Ausfluss artenschutzrechtlicher Erwägungen wird zusätzlich im Bereich westlich Hof Hofen als LBP-Maßnahme 4.5 eine Überflughilfe für Fledermäuse angelegt.

Anhaltspunkte für weitere mögliche, naturschutzfachlich sinnvolle oder verhältnismäßige, aber in der Planung nicht vorgesehene Minimierungsmaßnahmen sind nicht gegeben. Das Vermeidungskonzept entspricht daher den Anforderungen des § 21 Abs. 1 NatSchG.

1.3. Kompensation nicht vermeidbarer Eingriffe durch Ausgleichsmaßnahmen

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

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

Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch den Straßenkörper und die Bauwerke wurden Gestaltungsmaßnahmen zur besseren Einbindung gegenüber gestellt. Dies betrifft beispielsweise die Bepflanzung der Seitenablagerungen, der Lärmschutzaußenwälle und Außendambereiche sowie die Eingrünung der Trasse entlang der Böschungsoberkante. Der Flächeninanspruchnahme und Zerstörung bzw. Beeinträchtigung von Biotopen wurden Strukturverbesserungen an den vorhandenen Biotopen bzw. die Schaffung von neuen Biotopen gegenübergestellt.

Eingriffen in die Gewässerbiotope wurde mit entsprechenden gewässerökologischen Maßnahmen begegnet.

Die fachliche Herleitung der Ausgleichsmaßnahmen folgt anerkannten wissenschaftlichen Standards und berücksichtigt insbesondere folgende Aspekte:

die vom Vorhaben betroffenen Werte und Funktionen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes,

die Zielvorgaben und übergeordneten Zielsetzungen von Naturschutz und Landschaftspflege (räumliche Gesamtplanung bzw. Landschaftsplanung),

die Entwicklungspotenziale der einzelnen Schutzgüter (Sanierungsbedarf und Optimierungsmöglichkeiten),

die Flächenverfügbarkeit (bevorzugte Inanspruchnahme von Flächen in öffentlichem Eigentum),

die Verhältnismäßigkeit,

sowie mögliche Mehrfachfunktionen.

Zusammengefasst sind unter Berücksichtigung obiger Kriterien im Hinblick auf unvermeidbare Eingriffe in die einzelnen Schutzgüter folgende Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen (vgl. auch die Zusammenstellung in den Übersichten 7.1 und 7.2 des LBP):

1.3.1. Schutzgut Boden

Entsiegelung und Rekultivierung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen der B 31 alt in einem Umfang von 0,5 ha (LBP Maßnahme 1.1).

Wiederherstellung und Stabilisierung von Bodenfunktionen durch Extensivierung landwirtschaftlich intensiv genutzter Flächen in einem Umfang von ca. 18,7 ha (LBP Maßnahmen 3.1A, 8.3A, 9.2A, 12.3).

Wiederherstellung von Böden bzw. der ursprünglichen Standortverhältnisse der grund- und stauwassergeprägten Senkenlagen und Bachauen durch die Wiedervernässung sowie Extensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung auf ca. 8,7 ha (LBP Maßnahmen 3.2, 3.4, 5.3, 5.4A, 5.5A, 9.2A und 9.3).

Regeneration der ursprünglichen Pufferfunktion durch die Andeckung der Böschungs- und Seitenflächen mit Oberboden und standortgemäße Begrünung sowie Verbesserung der Pufferfunktion des Bodens durch die Umwandlung derzeit landwirtschaftlich intensiv genutzter Flächen in standortgemäße Grünlandbestände auf anteilig 0,2 ha (LBP-Maßnahme 9.3).

Wiederherstellung des Bodenwasserhaushaltes und der ursprünglichen Standortverhältnisse bei grund- und stauwassergeprägten Böden durch Wiedervernässung und Nutzungsextensivierung auf ca. 2,06 ha (LBP-Maßnahme 9.2A).

Rekultivierung und Begrünung bei Böden mit allgemeiner Bedeutung und Optimierung derzeit beeinträchtigter Böden auf ca. 1,4 ha (LBP Maßnahme 9.3).

Wiederherstellung und Stabilisierung der Funktionen bei Böden/Standorten mit besonderer Eignung zur Entwicklung schutzwürdiger Vegetation und Lebensgemeinschaften auf ca. 3,31 ha (LBP Maßnahme 14.4).

1.3.2. Schutzgut Wasser und Oberflächenwasser

Wiederherstellung des Retentionsvermögens durch die Anlage von Gewässerrandstreifen und durch Wiedervernässung zur Verzögerung des Oberflächenabflusses in einem Umfang von ca. 14,9 ha (LBP Maßnahme 3.1A, 3.2 und 3.4).

Stabilisierung des Waldbestandes auf ca. 0,26 ha (LBP Maßnahme 4.2).

Wiederherstellung der Gewässerfunktionen und Entwicklung der Brunnisachaue auf ca. 4,86 ha (LBP Maßnahmen 5.3, 5.4A und 5.5A).

Wiederherstellung der Gewässerfunktionen des Manzeller Bachs auf ca. 4,78 ha (LBP Maßnahme 9.2A und 9.3).

Wiederherstellung von Gewässerfunktionen des Mühlbachs auf ca. 3,31 ha (LBP Maßnahme 14.4).

1.3.3. Schutzgut Grundwasser

Ein Ausgleich für das Schutzgut Grundwasser ist nicht erforderlich, da die Beeinträchtigungen des Grundwassers auf ein unerhebliches Maß reduziert wurden.

1.3.4. Schutzgut Tiere und Pflanzen

Wiederherstellung der Lebensraumfunktionen und der beeinträchtigten Lebensraumtypen in der Fischbacher Senke auf ca. 15,79 ha (LBP Maßnahmen 3.1A, 3.2, 3.4 und 3.5).

Wiederherstellung der Lebensraumfunktionen und der beeinträchtigten Lebensraumtypen in der Brunnisachaue auf ca. 4,86 ha (LBP Maßnahmen 5.3, 5.4A und 5.5A)

Stabilisierung des Waldbestandes „Buchsach“ durch Begründung eines neuen Waldrandes und Entwicklung reich strukturierter Übergangszonen auf ca. 2,99 ha (LBP Maßnahmen 8.2A und 8.3A).

Wiederherstellung der Lebensraum- und Vernetzungsfunktionen am Manzeller Bach auf ca. 2,06 ha (LBP Maßnahme 9.2A).

Wiederherstellung der beeinträchtigten Lebensraumtypen der Mühlbachaue im Bereich der Gewässeraue des Manzeller Bachs und in der Fischbacher Senke auf ca. 14,93 ha (LBP Maßnahmen 9.3 und 3.1A).

Eigenbegrünung der entstehenden Böschungen am Hermannsberg (LBP Maßnahme 11.2).

Stabilisierung der Lebensraumfunktionen insbesondere für *Unio crassus* am Mühlbach auf ca. 3,31 ha (LBP Maßnahme 14.4).

Anlage von Laubfroschlaichgewässern auf ca. 0,26 ha (LBP Maßnahme 14.5).

1.3.5. Schutzgut Luft und Klima

Stabilisierung des Waldbestandes durch Begründung eines neuen Waldrandes und Entwicklung reich strukturierter Übergangszonen auf ca. 0,26 ha (LBP Maßnahme 4.2)

Wiederherstellung der lokalklimatischen Regenerationsfunktionen durch die Schaffung größerer, klimatisch wirksamer Wiesenflächen und Gehölzbestände auf ca. 14,91 ha (LBP Maßnahme 3.1A, 3.2 und 3.4)

Stabilisierung des Waldbestandes durch Begründung eines neuen Waldrandes und Entwicklung klimafördernder Strukturen in den Übergangszonen zum Offenland auf ca. 2,99 ha (LBP Maßnahme 8.2A und 8.3A).

Stabilisierung des Kleinklimas entlang der Straße durch Begrünung der Straßenebenenflächen und Gehölzpflanzungen (LBP Maßnahmen 1.3, 2.2, 6.2, 7.2, 10.2, 12.2, 13.2 und 15.1).

Wiederherstellung und Stabilisierung der lokalklimatischen Regenerationsfunktionen des Raumes durch die Schaffung klimafördernder Strukturen (LBP Maßnahmen 3.1A, 3.2, 3.4, 5.3, 9.2A und 12.3).

1.3.6. Schutzgut Eigenart und Schönheit der Landschaft (Landschaftsbild, Landschaftsstruktur)

Neugestaltung des Landschaftsbildes im Bereich der Fischbacher Senke durch landschaftliche Einbindung der Straße und Bauwerke durch standortgemäße Begrünung der Verkehrsnebenflächen (LBP Maßnahmen 1.3, 2.2 und 4.4), Entwicklung charakteristischer Vegetationsbilder (LBP Maßnahmen 3.1A, 3.2, 3.4 und 3.5) sowie Wiederherstellung der Waldrandzone mit reich strukturierter Übergangszone zum Offenland (LBP Maßnahme 4.2).

Neugestaltung des Landschaftsbildes im Bereich der Brunnisachau durch landschaftliche Einbindung der Straße im Zuge der Begrünung der Straßennebenflächen und Anlage dichter Gehölzpflanzungen (LBP Maßnahme 5.2).

Neugestaltung des Landschaftsbildes im Bereich des Freiraums zwischen Efrizweiler und Spaltenstein durch standortgemäße Eingrünung der Anschlussstelle und der Flächen mit Seitenablagerungen durch Baum- und Gehölzpflanzungen (LBP Maßnahme 6.2).

Neugestaltung des Landschaftsbildes durch die Begründung eines neuen Waldrandes und die Schaffung reich strukturierter Übergangszonen östlich des Waldbestandes (LBP Maßnahmen 8.2A und 8.3A.).

Neugestaltung des Landschaftsbildes im Bereich der Mühlbachau durch standortgemäße Begrünung der Straßennebenflächen (LBP Maßnahme 10.2).

Wiederherstellung des Landschaftsbildes im Bereich des Hermannsberges durch Eigenbegrünung der entstehenden Böschungen durch Ansaat von Magerrasen (LBP Maßnahme 11.2).

Neugestaltung des Landschaftsbildes durch die Anlage eines neuen Waldrandes sowie durch die Begründung eines standortgemäßen Laubmischwaldes als Sichtschutz für Schnetzenhausen (LBP Maßnahmen 12.2 und 12.3) sowie landschaftliche Einbindung der Anschlussstelle und Bauwerke durch umfangreiche Gehölzpflanzungen (LBP Maßnahme 13.2).

1.3.7. Schutzgut landschaftsbezogener Erholung

Herstellung einer zusätzlichen Fußwegeverbindung in der Fischbacher Senke (LBP Maßnahme 18).

Verbesserung der Erholungseigenschaft der Landschaft im Plangebiet durch gestalterisch wirksame Maßnahmen in der Fischbacher Senke (LBP Maßnahmen 3.1A, 3.2A, 3.3 und 3.4) sowie Optimierung der Fließgewässer Brunnisach, Manzeller Bach und Mühlbach (LBP Maßnahmen 5.3, 5.4A, 5.5A, 9.2A, 9.3, 14.4 und 17).

Verbesserung der Zugänglichkeit der Fischbacher Senke (LBP Maßnahme 18).

1.3.8. Zwischenergebnis zu den Ausgleichsmaßnahmen

Im Ergebnis ist unter Betrachtung der zuvor dargestellten Ausgleichsmaßnahmen festzustellen, dass bei den Schutzgütern Boden, Oberflächengewässer, Tiere und Pflanzen sowie beim Landschaftsbild Ausgleichsdefizite verbleiben. Die Defizite begründen sich folgendermaßen: Beim Schutzgut Boden durch den hohen Überhang bei der Neuversiegelung, beim Schutzgut Oberflächenwasser durch die 450 Meter lange Verdolung des Mühlbachs am Bauende, beim Schutzgut Tiere und Pflanzen durch die baubedingten Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktionen von *Unio crassus* sowie durch Inanspruchnahme nicht ausgleichbarer Biotoptypen (Magerrasen am Hermannsberg, ältere Waldbestände), beim Landschaftsbild durch die technische Überprägung der Brunnisachau südlich der Eichenmühle, des Freiraums zwischen Spaltenstein und Efrizweiler sowie des Bachtals östlich von Schnetzenhausen.

Diese Defizite können nicht durch sinnvolle weitere Ausgleichsmaßnahmen aufgefangen werden. Der Landschaftsraum unterliegt bereits einer hohen Vorbelastung infolge der fortschreitenden Siedlungsentwicklung in Richtung der seeabgewandten Freiräume um Friedrichshafen. Zusätzlich zum starken Siedlungsdruck und der damit verbundenen Inanspruchnahme natürlicher Lebensräume für Tiere und Pflanzen wird der Raum acker- und obstbaulich intensiv genutzt. Insbesondere die ausgedehnten Intensivobstkulturen führen zu einer starken Verarmung an Pflanzen- und Tierarten. Kleinflächige Relikte inmitten der Kulturen sind zudem durch deren Auswirkungen (u.a. Spritzmitteleinsatz) offensichtlich stark belastet. Daneben finden sich nur noch im begrenzten Umfang Biotopkomplexe, die jedoch aufgrund ihrer guten bis sehr guten Ausprägung naturschutzfachlich nur noch bedingt entwicklungsfähig und aufwertbar sind (NSG/LSG `Lipbachsenke`, Bereiche der Brunnisachau, Mühlbachau im Bereich `Ried` westlich Unterraderach). Ansatzpunkte für strukturelle Verbesserungen der Biotopfunktionen ergeben sich nur noch im Bereich der Bachauen (Brunnisach, Manzeller Bach, Mühlbach) und Senkenlagen (Fischbacher Senke), die von ihren standörtlichen Gegebenheiten her

ein entsprechendes Entwicklungspotenzial aufweisen und für Intensivkulturen geringer geeignet sind.

Insbesondere soll ein Entzug weiterer landwirtschaftlich hochwertiger Flächen vermieden werden.

1.4. Kompensation der nicht ausgleichbaren Eingriffe durch Ersatzmaßnahmen

Wie zuvor festgestellt, können mit den vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen nicht alle der durch den Neubau der B 31 BA II B zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild ausgeglichen werden. Nicht ausgleichbare erhebliche Beeinträchtigungen verbleiben bei den Schutzgütern Boden, Oberflächengewässer, Tiere und Pflanzen sowie beim Landschaftsbild.

Nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen sind nach § 21 Abs. 2 Satz 1 2. Alt. NatSchG in sonstiger Weise zu kompensieren. Nach § 21 Abs. 2 Satz 3 NatSchG ist eine Beeinträchtigung in sonstiger Weise kompensiert, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in der betroffenen Großlandschaft in gleichwertiger Weise ersetzt sind oder das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.

Zur Kompensation der verbleibenden, nicht ausgleichbaren erheblichen Beeinträchtigungen sieht das Maßnahmenkonzept des landschaftspflegerischen Begleitplans folgende Ersatzmaßnahmen vor:

- LBP Maßnahme 12.3 (Begründung eines standortgemäßen Laubmischwaldes).
- LBP Maßnahme 17 (Nutzungsextensivierung am Seitengraben des Mühlbachs).
- LBP Maßnahme 19 (Wiederansiedlung von *Unio crassus* im Appenweiler Mühlbach).
- LBP Maßnahme 20A-n 1+2 (Errichtung von Altholzinseln im Waldgebiet „Stockerholz“ und „Meistershofer-Holz“).

Abschließend kommt der landschaftspflegerische Begleitplan zu dem Ergebnis, dass durch diese Maßnahmen insgesamt eine Vollkompensation der Eingriffe erreicht werde.

Dieses Ergebnis bzw. einzelne Details des landschaftspflegerischen Begleitplans werden von den Trägern öffentlicher Belange in Zweifel gezogen. Die Planfeststellungsbehörde ist den angesprochenen Punkten nachgegangen und hat sich von der Richtigkeit der Bilanz überzeugt (vgl. dazu unten 8.).

Auch die Naturschutzverbände und Einwender teilen das Ergebnis und die Ausführungen des LBP nicht. Sie haben in ihren Stellungnahmen den landschaftspflegerischen Begleitplan in mehreren Punkten angegriffen. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Punkte in ihre Prüfung und Entscheidung einbezogen (vgl. dazu unten 9.).

Im Ergebnis sieht die Planfeststellungsbehörde die Aussagen des LBP als zutreffend an und kommt zu dem Ergebnis, dass die durch das Vorhaben verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft vollständig kompensiert sind.

1.5. Angemessenheit des Gesamtflächenbedarfs für die geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Nach § 21 Abs. 2 Satz 4 NatSchG sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen so zu gestalten, dass die für den Eingriff in Anspruch genommene Fläche möglichst nicht überschritten wird. Für den Eingriff werden 49,5 ha Fläche in Anspruch genommen. Die Ausgleichsflächen belaufen sich auf 45 ha.

Das in § 21 Abs. 2 Satz 4 NatSchG normierte Optimierungsgebot konnte somit vollständig eingehalten werden.

1.6. Erforderlichkeit und Angemessenheit der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Hinblick auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken

Die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in ihrer Lage und in ihrem Umfang erforderlich und angemessen im Sinne des Naturschutzrechts und des Enteignungsrechts. Bei der Erarbeitung des landschaftspflegerischen Begleitplans wurde darauf geachtet, dass vorrangig für Kompensationsmaßnahmen geeignete Flächen, die im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, in Anspruch genommen werden. Das Verhältnis von öffentlichen Flächen zu Privatflächen beträgt bei den Ausgleichsmaßnahmen 25 ha Flächen im öffentlichen Eigentum zu 20 ha Flächen im privaten Eigentum. Die Berücksichtigung privater Belange bei Planung der Ausgleichsflächen zeigt sich auch daran, dass auf Vorbringen der Einwender im Zuge der ersten Offenlage der Planunterlagen dieser Punkt einer erneuten kritischen Überprüfung unterzogen wurde (so konnten z.B. in der Fischbacher Senke weitere öffentliche Flächen anstatt zunächst vorgesehener Privatflächen genutzt werden).

Ferner wurde beim Ausgleichskonzept darauf geachtet, dass bei landwirtschaftlichen Flächen, insbesondere bei denjenigen Flächen, wo ein Anbau von Sonderkulturen erfolgt, weniger geeignete bzw. nicht geeignete landwirtschaftliche Flächen für LBP Maßnahmen vorgesehen sind. Jedoch findet dieses Konzept seine Grenze in den naturschutzfachlichen bzw. -rechtlichen Vorgaben (z.B. ist die von der Landwirtschaft geforderte Verwirklichung von Ausgleichsmaßnahmen im Riedbereich südlich der Kreismülldeponie „Weiherberg“ funktional und räumlich nicht ebenso geeignet wie z.B. die Durchführung der Maßnahmen in der Fischbacher Senke), so dass auf eine völlige Inanspruchnahme, auch von Intensivobstkulturen, nicht verzichtet werden konnte.

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

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

Nicht ersetzbare Biotope streng geschützter Arten werden durch den Eingriff nicht betroffen. Diesbezüglich wird auf die artenschutzrechtlichen Ausführungen verwiesen (vgl. B VIII 4. dieses Planfeststellungsbeschlusses).

Ferner ist der Eingriff auch aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt. Diesbezüglich wird auf die im Rahmen des § 43 Abs. 8 Nr. 5 BNatSchG getätigten Ausführungen verwiesen (vgl. B VIII 4. dieses Planfeststellungsbeschlusses).

1.8. Vorbringen des amtlichen Naturschutzes

(Referat 55 und 56 des Regierungspräsidiums Tübingen, der Unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Bodenseekreis sowie der Stadt Friedrichshafen, Umweltamt)

Soweit von der Stadt Friedrichshafen die Vergrößerung des Durchlasses im Bereich der B 31 alt zwischen dem Lipbach und Fischbach gefordert wird, steht diese Forderung in keinem Zusammenhang mit dem Bau der B 31 BA II B, da sich diese Stelle außerhalb des Planfeststellungsabschnitts befindet. Dies könnte allenfalls eine Ersatzmaßnahme darstellen, wobei das Vorhaben nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde bereits mit den vorgesehenen Maßnahmen im Sinne des § 21 NatSchG kompensiert ist. Naturschutzfachlich befindet sich zudem in diesem Bereich ein durchgängiger Auwaldstreifen, weswegen die Erweiterung des Durchlasses des Lipbachs nicht unkritisch zu bewerten ist.

Soweit seitens der Stadt Friedrichshafen im Hinblick auf ein eventuelles Kollisionsrisiko für Vögel und Fledermäuse bei Querung der Trasse im Bereich Bau-km 1+780 bis 2+000 eine Lärm- und Sichtschutzwand gefordert wurde, berücksichtigt die Planfeststellungsbehörde das hier bestehende erhöhte Kollisionsrisiko über die Nebenbestimmung

Nr. V. 7.1. Die Zerschneidungswirkung wird für strukturgebundene oder -orientiert fliegende Arten durch diese Überfug- und Querungshilfe gemindert.

Soweit von der unteren Naturschutzbehörde gebeten wurde zu prüfen, ob die vorgesehenen Durchlässe für eine funktionale Vernetzung ausreichend sind, so wurde eine solche (erneute) Prüfung durchgeführt.

Das Maßnahmenkonzept des LBP ist vorrangig auf die Herstellung der Vernetzungsfunktionen zwischen Bodensee und Hinterland im Bereich des Lipbach sowie der Brunnisach ausgerichtet. Das Maßnahmenkonzept des LBP sieht zur Aufrechterhaltung der Biotopvernetzung des Raumes im Zuge der B 31 BA II B die Optimierung der Fischbacher Senke als zentrales Bindeglied zwischen der Lipbach- und der Brunnisach vor (vgl. Maßnahmenübersichtsplan, Unterlage 12.3A Plan 1A, Planeintrag violette Pfeile: Optimierung der Biotopvernetzung). Durch die Entwicklung eines zusammenhängenden, der B 31 neu abgewandten und weitgehend störungsfreien Grünlandkomplexes, werden die derzeit durch die Intensivnutzungen beeinträchtigten Lebensraumfunktionen wertgebender Arten des Feuchtgrünlandes wiederhergestellt und durch den Kontakt zum Naturschutzgebiet/Landschaftsschutzgebiet „Lipbachsenke“ im Westen und der Brunnisach im Osten ein Verbund der Lebensräume mit dem Seeufer hergestellt. Die Lipbach- und die Brunnisach bilden im westlichen Teil des Plangebietes die ökologischen Verbindungen zwischen dem Seeufer und den seeabgewandten Freiräumen. Seennah erstreckt sich zwischen den beiden Fließgewässern das Obstbaugelände und der Siedlungsbereich von Fischbach.

Im Hinblick auf die festgestellten Arten kommen aber neben den vorgesehenen Vernetzungselementen (z.B. Bauwerk 29) keine naturschutzfachlich sinnvoll begründbaren weiteren Vernetzungselemente in Betracht (vgl. dazu auch die Ausführungen zur von der Stadt Friedrichshafen geforderten Grünbrücke im Wäldchen westlich Heiseloch im Rahmen der Abhandlung der kommunalen Belange B. IX. 8.).

Ferner wird gefordert, bei der LBP Maßnahme 17 die Extensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung bis zum Wald „Brühl“ auszudehnen. Diese Forderung ist aus der Eingriffssituation nicht ableitbar. Zum Schutz von *Unio crassus* bestehen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichende Maßnahmen. Weitere Maßnahmen, auch wenn naturschutzfachlich vielleicht wünschenswert, müssen gegenüber den Belangen der Eigentümer der durch solche Maßnahmen dann in Anspruch zu nehmenden Flächen zurückstehen.

Es wird vorgetragen, bei der LBP Maßnahme 18 sei nicht ersichtlich, ob beispielsweise durch Bitumenbelag neue Eingriffe vorlägen. Die Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde hat ergeben, dass die dortigen Wege grundsätzlich nur offenporig ausgeführt werden sollen. Ausnahmen bilden stärker beanspruchte Wegestrecken und Steigungs-

strecken. Die Beeinträchtigung der Bodenfunktionen wird jedoch in diesen Bereichen bei der Versiegelung entsprechend berücksichtigt und hierfür wird ein Ausgleich vorgesehen.

Soweit vorgebracht wird, dass die Schutzgüter Landschaftsbild und Erholungsvorsorge nicht ausgeglichen seien, hat die Planfeststellungsbehörde bereits oben ein Ausgleichsdefizit festgestellt. Da ein weiterer Ausgleich nicht möglich ist, sind umfangreiche Ersatzmaßnahmen für die verbleibenden Ausgleichsdefizite vorgesehen. Eine Naturalrestitution, wie sie scheinbar den Vorstellungen der Naturschutzbehörde zugrunde liegt, ist der Systematik des NatSchG in diesem Bereich fremd. Die Planfeststellungsbehörde sieht die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft als kompensiert an. Eine weitere flächenmäßige Kompensation, wenn vielleicht auch naturschutzfachlich wünschenswert, findet ihre Grenze im Eigentumsrecht der betroffenen Grundeigentümer.

Soweit gerügt wurde, dass Flurstück 541, Gemarkung Kluffern, nicht als Biotopfläche dargestellt sei und nicht auf den Ausgleich angerechnet werden dürfe, gibt die Planfeststellungsbehörde zu bedenken, dass ein Verzicht auf das sich im Privateigentum befindliche Flurstück nicht möglich ist, damit die Maßnahmeziele der sich in diesem Bereich befindlichen Ausgleichsmaßnahme nicht gefährdet werden. Einem geringeren Aufwertungspotenzial des Flurstücks 541 wurde durch eine Erhöhung des Flächenansatzes Rechnung getragen.

Soweit seitens der höheren Naturschutzbehörde eine Sicherstellung der sachgerechten Pflege bei der LBP Maßnahme 3 gefordert wird, sieht das Maßnahmenblatt (vgl. S. 30-32 des LBP 2006) ein Pflegekonzept vor. Die Details des Pflegekonzeptes werden im landschaftspflegerischen Ausführungsplan festgeschrieben, wobei hier die Naturschutzverwaltung beteiligt wird.

1.9. Vorbringen der Naturschutzverbände und der Privateinwender

Soweit seitens der Verbände besonders auf die Zerschneidungswirkung der B 31 neu für die Brunnisachau hingewiesen wird, wird diese Zerschneidungswirkung im Rahmen der Eingriffs/Ausgleichbilanzierung ausführlich behandelt und ihr wird mit entsprechenden Maßnahmen (z.B. aufgeweiteter Gewässerdurchlass mit beidseitigen Trockenwetterbermen) begegnet. Diese Betrachtung betrifft auch die hier vorkommenden Tier- und Pflanzenarten. Ein wesentliches Maßnahmenziel des LBP ist die Biotopvernetzung.

Soweit seitens der Verbände auf das angeblich bereits heute im Bereich von Friedrichshafen bestehende Defizit der Flächenverfügbarkeit für Ausgleichsflächen hingewiesen wird, steht für die Planfeststellungsbehörde zunächst fest, dass das hiesige Vorhaben ausgeglichen bzw. kompensiert ist. Hinsichtlich der Verfügbarkeit der rele-

vanten Ausgleichsflächen weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass - ultima ratio - auch für diese Flächen das Enteignungsrecht nach § 19 FStrG gegeben ist. Soweit darauf hingewiesen wird, es fehle in Friedrichshafen an einem zusammenhängenden Konzept für alle Ausgleichsflächen, greift diese Kritik für die vorliegende Planung gerade nicht. Das Ausgleichskonzept ist schlüssig und bildet räumliche Schwerpunkte mit entsprechenden Maßnahmen (vgl. zu den Schwerpunkten des Maßnahmenkonzeptes S. 76 des LBP 2002).

1.10. Ausnahme vom Verbot der Zerstörung oder Beeinträchtigung besonders geschützter Biotop nach § 32 Abs. 4 NatSchG

Nach § 32 Abs. 2 NatSchG sind alle Handlungen, die zu einer Zerstörung oder erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigung der besonders geschützten Biotop führen können verboten. Nach § 32 Abs. 4 Satz 1 NatSchG kann die Naturschutzbehörde unter den dort genannten Voraussetzungen Ausnahmen von diesem Verbot erteilen. Nach § 32 Abs. 4 Satz 4 NatSchG wird die Ausnahme durch eine nach anderen Vorschriften erforderliche behördliche Gestattung ersetzt, wenn diese im Einvernehmen mit der Naturschutzbehörde erteilt wird. Der Bau der B 31 BA II B erfüllt den Verbotstatbestand des § 32 Abs. 2 NatSchG. Die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 32 Abs. 4 NatSchG liegen aber vor, insbesondere diejenigen der Ziffern 1 und 3. Die untere Naturschutzbehörde hat mit Schreiben vom 31.03.2008 ihr Einvernehmen erteilt. Die Forderungen der Naturschutzbehörde wurden in diesem Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt (vgl. die Nebenbestimmung Nr. V. 7.2.).

Soweit die untere Naturschutzbehörde beim Landratsamt Bodenseekreis moniert, dass eine Auseinandersetzung mit den besonders geschützten Biotop nach § 32 NatSchG nicht stattgefunden habe, gibt die Planfeststellungsbehörde zu bedenken, dass im Rahmen der Konfliktanalyse die Vorhaben bedingten Beeinträchtigungen von Biotoptypen abgehandelt werden. In diesem Zusammenhang wurde auch die Schutzwürdigkeit dieser Biotoptypen in die Betrachtung eingestellt.

Ferner wird gerügt, dass das Biotop Nr. 1930 trotz teilweiser Beanspruchung im LBP-Maßnahmenplan als schützenswerter Vegetationsbestand geführt werde. Die Planfeststellungsbehörde sieht hierin keinen Widerspruch, da diejenigen Teile des Biotops, die von dem Vorhaben nicht in Anspruch genommen werden, erhalten werden sollen. Sie werden gegen Beeinträchtigungen im Zuge des Baubetriebs besonders geschützt.

Es wird weiter vorgebracht, dass die Fläche des Biotops Nr. 1957 nicht aufwertungsfähig sei. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist diese Fläche aber nicht verzichtbar, da hieran angrenzend Renaturierung betrieben werden soll und die Fläche für die Umsetzung des Maßnahmenziels der Ausgleichsmaßnahme 5.4A unverzichtbar ist.

Die naturschutzfachliche Hochwertigkeit der Fläche wurde im Rahmen der Bestandsanalyse berücksichtigt.

Seitens der unteren Naturschutzbehörde wird vorgebracht, dass der Ausgleich für die Inanspruchnahme des Biotops Nr. 8322-435-1888 „Feldhecke nördlich Schnetzenhausen“ nicht erfolgt sei, da die Ausgleichsmaßnahme 10.2 wegen ihrer unmittelbaren Lage an der B 31 stark entwertet sei. Die Planfeststellungsbehörde hat zur Behebung dieses Defizits in der Nebenbestimmung V. 7.2. die Neupflanzung von rd. 950 m² standortgerechter Feldhecke im Rahmen der LBP Maßnahme 9.2A angeordnet.

Soweit der BUND und eine Einwanderin monieren, es sei ein nach § 32 NatSchG geschütztes Feuchtbiotop (Vernässungszone südöstlich Schnetzenhausen auf den Flurstücken 159, 158 (Teilfläche) und 164 (Teilfläche) in der Eingriffsbetrachtung vergessen worden, erfolgte eine erneute Begutachtung dieser Fläche (vgl. die naturschutzfachliche Beurteilung vom 22.10.2007). Unabhängig von der Frage, ob der entsprechende Bereich ein nach § 32 NatSchG besonders geschütztes Biotop darstellt, wurde die Überbauung naturschutzfachlich wertgebender Biotoptypen im Bereich der Mühlbachaue berücksichtigt (vgl. dazu S. 146 des LBP). Die damit verbundenen Beeinträchtigungen und Flächenverluste von rd. 4,2 ha werden durch umfangreiche Maßnahmen im Bereich der Fischbacher Senke im Umfang von rd. 14,9 ha kompensiert. Die dortigen Maßnahmen zielen insbesondere auf eine Wiedervernässung und die Förderung von Arten des feuchten Grünlandes. Ferner wird ein Ersatzlaichgewässer für den Laubfrosch angelegt (vgl. dazu die Ausführungen zum Artenschutz). Diese Maßnahme dient gleichzeitig dem Verlust des Schlankseggenbestandes. Weiterer Kompensationsbedarf ist über die zuvor aufgeführten Maßnahmen nicht erkennbar.

1.11. Naturschutzrechtliche Betrachtung der Änderung des Colsmanknotens

Soweit im Zuge der Änderung des Knotenpunktes Colsmannstraße / Riedleöschstraße durch den Bau des ca. 156 m langen zusätzlichen Fahrstreifens Eingriffe in Natur und Landschaft stattfinden, wurden diese fachlich bewertet. Besondere Funktionen für die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes sind aufgrund der durch den Lärmschutzwall bestehenden anthropogenen Überformung nicht gegeben. Es erfolgt lediglich eine Neuversiegelung von ca. 350 m². Der bauliche Eingriff in den Lärmschutzwall wird so gering wie möglich gehalten insbesondere wird der auf der Nordseite des Lärmschutzwalls vorhandene Baumbestand geschont. Die durch die Neuversiegelung eintretenden Wirkungen (Verlust aller Bodenfunktionen, Störung des Wasserhaushaltes durch Erhöhung des Oberflächenabflusses) wird über eine Entsiegelung von ca. 800-900 m² einer Kleingartenfläche und der Renaturierung der dortigen Rotachaue ausgeglichen. Diese Maßnahme wurde bereits als städtische Ökokontomaßnahme ver-

wirklicht und wird in Absprache mit der Stadt Friedrichshafen für die hiesige Baumaßnahme in Ansatz gebracht. Die Planfeststellungsbehörde betrachtet daher diesen durch die Umgestaltung des Knotenpunktes Colzmanstraße / Riedleöschstraße verursachten Eingriff als ausgeglichen. Dieses Ergebnis wird auch von den Naturschutzverbänden geteilt, die bezüglich der Planänderung weder Anregungen noch Bedenken vorgebracht haben. Die vom Landratsamt Bodenseekreis zum Wasser- und Bodenschutz zur Beachtung geforderten Punkte wurden von der Antragstellerin sämtlich zugesagt.

1.12. Ergebnis zu den Belangen von Naturschutz- und Landschaftspflege

Die Planfeststellungsbehörde kommt zusammenfassend zu dem Ergebnis, dass den Belangen von Natur und Landschaft durch die vorgesehenen Minimierungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in ausreichendem Umfang entsprochen wurden. Das abschließende Ergebnis des landschaftspflegerischen Begleitplanes, wonach die Bilanz zwischen Eingriffen und Kompensationsmaßnahmen ausgewogen ist, wird deshalb von der Planfeststellungsbehörde mitgetragen.

2. Natura 2000

2.1. Einleitung und rechtliche Grundlagen

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

Nach § 38 Abs. 1 NatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung oder eines europäischen Vogelschutzgebietes zu überprüfen. Nach § 40 NatSchG unterliegen auch diejenigen Gebiete dem Schutzregime der §§ 36 ff NatSchG (mit Ausnahme des § 38 Abs. 4 Satz 2 NatSchG), welche nach § 36 Abs. 2 Satz 2 NatSchG erst der Europäischen Kommission gemeldet wurden.

Im Unterschied zur Umweltverträglichkeitsprüfung mit ihrem umfassenden Prüfungsansatz nach § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG konzentriert sich der Inhalt der FFH-Verträglichkeitsprüfung darauf, ob ein Projekt oder ein Plan zu erheblichen Beeinträchtigungen

eines Natura-2000 Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen führen kann.

Nach § 38 Abs. 2 NatSchG ist ein Projekt, vorbehaltlich einer Abweichungsprüfung unzulässig, wenn die Prüfung der Verträglichkeit ergibt, dass das Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen eines FFH-Gebietes oder Vogelschutzgebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Hierbei reicht es aus, dass die Wahrscheinlichkeit oder die Gefahr besteht, dass das Vorhaben das betreffende Gebiet erheblich beeinträchtigt. Der notwendige Grad der Wahrscheinlichkeit ist dann erreicht, wenn anhand objektiver Umstände nicht ausgeschlossen werden kann, dass ein Vorhaben das fragliche Gebiet in dieser Weise beeinträchtigt (vgl. EuGH, Urt. v. 20.10.2005, C-6/04 und Urt. v. 10.1.2006, C98/03). Verbleibt umgekehrt nach Durchführung der FFH-Verträglichkeitsprüfung aus wissenschaftlicher Sicht kein vernünftiger Zweifel, dass nachteilige Auswirkungen des Vorhabens vermieden werden, ist das Vorhaben zulässig.

Die Prüfung nach § 38 Abs. 2 NatSchG gilt als der Abwägung nicht zugängliches striktes Recht und unterliegt umfassender gerichtlicher Kontrolle (vgl. grundlegend zur FFH-Verträglichkeitsprüfung: BVerwG, Urt. v. 17.1.2007, 9 A 20.05).

2.2. B 31 BA II B

Die FFH-Verträglichkeitsprüfung wurde für den Neubau der B 31 BA II B mit der „Verträglichkeitsprüfung gemäß § 34 BNatSchG vom September 2002“ (vgl. Anlage 12.6 der Planunterlagen) mit ergänzenden Ausführungen im Erläuterungsbericht des Landschaftspflegerischen Begleitplans (vgl. dort Ziffer 3.2, S. 6 und 7) durchgeführt.

Ergänzend herangezogen werden durch die Planfeststellungsbehörde die Stellungnahme der Fachbehörden und Verbände, die Einwendungen der Öffentlichkeit sowie weitere Erkenntnisse aus dem Planfeststellungsverfahren.

Im (nicht zu beanstandenden) Untersuchungsraum der FFH-Verträglichkeitsprüfung befinden sich folgende FFH-Gebiete:

- FFH-Gebiet Nr. 8221-342 „Bodenseehinterland zwischen Salem und Markdorf“
- FFH-Gebiet Nr. 8322-342 „Bodenseeufer westlich Friedrichshafen“

Die durchgeführte FFH-Verträglichkeitsprüfung vom September 2002 betrachtet im Bereich des Lipbachs (zwischen NSG „Lipbachsenke“ und NSG „Lipbachmündung“) als Verbindung der oben genannten FFH-Gebiete sowie im Bereich des Mühlbachs zwischen Schnetzenhausen und Waggershausen aus fachlicher Sicht zur Übernahme in die Natura-2000 Kulisse geeignete Gebiete (potenzielle FFH-Gebiete). Inzwischen hat Baden-Württemberg die (Nach)meldung der FFH-Gebiete an die Europäische Kommis-

sion abgeschlossen. Aufgrund enger Abstimmung mit der EU-Kommission kann davon ausgegangen werden, dass, gemessen an den europarechtlichen Erfordernissen der FFH-RL, Baden-Württemberg seiner Meldungsverpflichtung ausreichend nachgekommen ist. Soweit Gebiete zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht an die EU-Kommission gemeldet wurden, ist davon auszugehen, dass diese nicht den Vorgaben der FFH-RL unterfallen. Die Existenz potenzieller FFH-Gebiete kann somit ausgeschlossen werden. Der Bereich des Lipbachs zwischen NSG „Lipbachsenke“ und NSG „Lipbachmündung“ sowie der Bereich des Mühlbachs zwischen Schnetzenhausen und Waggerhausen wurden im Rahmen der Nachmeldung von FFH-Gebieten nicht an die EU-Kommission gemeldet, so dass für diese Bereiche eine FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht erforderlich ist. Auf die gleichwohl bestehende hohe naturschutzfachliche Wertigkeit dieser Bereiche wird im Planfeststellungsbeschluss an anderer Stelle eingegangen (vgl. die Ausführungen beim LBP und zum Artenschutz).

Innerhalb des (nicht zu beanstandenden) Untersuchungsraumes befinden sich keine europäischen Vogelschutzgebiete. Faktische Vogelschutzgebiete sind durch die Baumaßnahme ebenfalls nicht betroffen.

Der Neubau der B 31 BA II B berührt die im Untersuchungsraum vorhandenen FFH-Gebiete nicht im Sinne einer direkten Flächeninanspruchnahme (vgl. S. 12 der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung). Jedoch können gebietsrelevante Beeinträchtigungen auch von außerhalb auf die FFH-Gebiete einwirken, nämlich durch bau- und verkehrsbedingte Immissionen (vgl. BVerwG, Urt. v. 19.5.1998, 4 A 9.97 sowie BVerwG, Urt. v. 17.1.2007, 9 A 20.05).

Die FFH-Verträglichkeitsprüfung geht von einer sehr hohen Empfindlichkeit des FFH-Gebietes Nr. 8322-341 „Bodenseeufer westlich Friedrichshafen“ gegenüber Schadstoffeinträgen und Verunreinigungen durch das Oberflächenwasser von der Straße aus. Auch der amtliche Naturschutz sowie die Naturschutzverbände befürchten durch die Einleitungen des Straßenoberflächenwassers in den Lipbach und die Bunnisach Auswirkungen insbesondere auf den im FFH-Gebiet vorkommenden Lebensraumtyp 3140 - kalkreiche nährstoffarme Stillgewässer mit Armeleuchteralgen -. Besonders kritisch wird die Einleitung des Chloridanteils (Streumittleinsatz) im Winter gesehen. Hier wird als Alternative empfohlen, das Straßenoberflächenwasser generell über eine Kläranlage abzuführen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kann das Projekt nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen eines FFH-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen.

Die Entwässerungskonzeption der B 31 BA II B (vgl. S. 64 ff. des Erläuterungsberichts) sieht für einige Bereiche der Straßenentwässerung eine breitflächige Versickerung des auf den Fahrbahnflächen anfallenden Oberflächenwassers über die Bankette vor. In den Versickerungsbereichen gewährleisten die Vegetation und der Bodenfilter, dass qualitative und quantitative Beeinträchtigungen des Wasserhaushaltes weitgehend abgepuffert werden können. Eine Beeinträchtigung des FFH-Gebietes kann hier ausgeschlossen werden.

In anderen Bereichen, wo die Sammlung und die gebündelte Ableitung des Oberflächenwassers erforderlich ist, erfolgt die Ableitung gedrosselt über einen Vorfluter (Lipbach, Brunnisach, Mühlbach am Sportgelände von Schnetzenhausen und Mühlbach Bereich Schützenhaus/Heiseloch). Hierzu wird das anfallende Straßenoberflächenwasser über Rohrleitungen den Behandlungsanlagen (Regenklär- und mit Schilf bepflanzte Regenrückhaltebecken mit wasserdurchlässigem Bodenfilter) zugeführt. Der Ablauf aus dem Regenrückhaltebecken erfolgt mittels eines Drosselschiebers gedrosselt in den jeweiligen Vorfluter. Diese gedrosselte Einleitung in den Vorfluter ist die im Rahmen der Stellungnahmen im Anhörungsverfahren als kritisch skizzierte Situation.

Die Planfeststellungsbehörde überzeugt das geplante Entwässerungskonzept auch unter dem Betrachtungswinkel der FFH-Relevanz. Das Entwässerungskonzept für die B 31 BA II B entspricht dem Stand der Technik nach den hierfür geltenden Richtlinien.

Da die Baumaßnahme in der Nähe zum Bodensee durchgeführt wird, erfolgen Reinigung und Mengenbewirtschaftung der geplanten Regenklär- und Regenrückhaltebecken insbesondere gemäß den Richtlinien der Internationalen Gewässerschutzkommission für den Bodensee (IGKB) für die Reinhaltung des Bodensees vom 30.9.2005.

Bei starken Niederschlagsereignissen wird die Einleitung von Straßenoberflächenwasser zeitlich verzögert. Ferner wird die Einleitungsmenge relativiert, da die Vorfluter dann ebenfalls entsprechend mehr Wasser führen und somit ein entsprechender Verdünnungseffekt eintritt.

Zudem hat die Antragstellerin zugesagt, sofern das Handbuch zur Ableitung und Behandlung von Straßenoberflächenwasser bis zur Fertigstellung der Ausführungsplanung eingeführt werden sollte und sich hieraus weitergehende Erfordernisse und Veränderungen am Entwässerungskonzept ergeben sollten, diese in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

Speziell bezogen auf die Auswirkungen der Einleitungen (Salzfracht) auf den Lebensraumtyp 3140 - Kalkreiche, nährstoffarme Stillgewässer mit Armleuchteralgen - wurde das Seenforschungsinstitut in Langenargen um Stellungnahme gebeten.

Das Seenforschungsinstitut Langenargen weist darauf hin, dass bereits heute Einleitungen von Kläranlagen und von Regenüberläufen ohne Reinigung bestehen. Jedoch auch unter der Betrachtung von diesen Kumulationswirkungen kann - auch nach Auf-

fassung des Seenforschungsinstitutes - eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes ausgeschlossen werden.

Die Einleitung von gereinigten Abwässern aus Kläranlagen unterscheidet sich in der stofflichen Zusammensetzung wesentlich von den Straßenabwässern, so dass innerhalb der einzelnen Stoffgruppen keine Aufsummierung stattfindet.

Schließlich muss berücksichtigt werden, dass die aus den Retentionsbecken abgegebenen Salzfrachten mit den Wassermengen des Vorfluters bereits dort erheblich verdünnt werden, weswegen auch bezogen auf andere Regenüberläufe ohne Klärung keine Kumulationswirkungen zu erwarten sind. Schließlich erfolgt eine weitere Verdünnung der Salzfracht bei Erreichen des Bodensees und somit des eigentlichen FFH-Gebietes. Der Lebensraumtyp 3140 befindet sich in den Mündungsbereichen der Vorfluter. Bis dorthin ist aber eine ausreichende Verdünnung des einzuleitenden Straßenoberflächenwassers eingetreten, so dass keine erheblichen Auswirkungen mehr auf den Lebensraumtyp 3140 zu erwarten sind.

Aus letztgenanntem Kriterium der Verdünnung ist auch keine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes durch Erwärmung des aus den Rückhaltebecken abgegebenen Wassers zu besorgen.

Soweit die Ableitung des anfallenden Straßenoberflächenwassers über eine Kläranlage gefordert wurde, weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass dort eine Elimination der Salzfracht ebenfalls nicht möglich ist und auch hier nur eine Verdünnung erreicht wird. Zudem leiten die Kläranlagen im Bereich der Baumaßnahme ihre gereinigten Abwässer ebenfalls letztendlich in den Bodensee ein. Die Einleitung des Straßenoberflächenwassers in eine Kläranlage hätte vielmehr zur Folge, dass die hydraulische Belastung der Kläranlage stiege und somit insbesondere in Regenwetterzeiten (bei Starkregenereignissen) die Reinigungsleistung der Kläranlage vermindert würde, was unter Umständen dann tatsächlich erhebliche Auswirkungen auf das FFH-Gebiet haben könnte.

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

Abschließend weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass es auch das gemeinschaftsrechtliche Vorsorgeprinzip des Art. 174 Abs. 2 Satz 2 EGV nicht verlangt, die FFH-Verträglichkeitsprüfung auf ein „Nullrisiko“ auszurichten (vgl. BVerwG, Urt. v. 17.1.2007, 9 A 20.05), weil hierfür ein wissenschaftlicher Nachweis nie geführt werden könnte (vgl. EuG, Urt. v. 11.9.2002, T-13/99).

2.3. B 31 BA II C

Für den Bauabschnitt II C der B 31 neu östlich des jetzigen Planfeststellungsendes geht die Planfeststellungsbehörde von einer Zwangspunktsetzung im Hinblick auf die Fortführung der B 31 aus. Es war somit gemessen an den Grundsätzen der Abschnittsbildung zu prüfen, ob der weiteren Verwirklichung des Vorhabens im Abschnitt II C keine unüberwindbaren Hindernisse entgegen stehen (vgl. dazu BVerwG, Beschl. v. 18.6.2007, 9 VR 13.06). Im Folgeabschnitt II C befindet sich das FFH-Gebiet 8222-342 „Rotachtal Bodensee“. Der Bau einer zweiten Fahrbahn entlang der bestehenden B 31 macht im Streckenbereich Bau-km 1+350 bis Bau-km 1+700 eine Querung der Rotach notwendig. Auch rückt die neue Fahrbahn näher an die Rotach heran. Die Planfeststellungsbehörde hat daher die Auswirkungen auf das FFH-Gebiet gutachterlich betrachten lassen (vgl. FFH-Vorprüfung vom 11.12.2007; zur Abgrenzung von FFH-Vorprüfung und FFH-Verträglichkeitsprüfung vgl. BVerwG, Beschl. v. 26.11.2007, 4 BN 46.07). Auf diese Erhebung wird zunächst vollumfänglich verwiesen, wobei ein besonderes Augenmerk auf den prioritären Lebensraumtyp 91E0 (Auenwälder mit Erle, Esche, Weide) und den Lebensraumtyp 3260 (Fließgewässer mit flutender Vegetation) sowie auf die FFH-Arten 1131 (Strömer) und 1163 (Groppe) gelegt wurde.

Erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes sind im Folgeabschnitt II C nicht zu erwarten. Der Lebensraumtyp 3260 ist nicht erheblich betroffen, da die Rotach selbst keine grundlegende Veränderung erfährt. Hydrologisch treten keine Veränderungen an der Rotach ein. Das Abflussverhalten des Bachs wird nicht tangiert.

Hinsichtlich des prioritären Lebensraumtyps 91E0 kommen die Bestände im Uferbereich der Rotach diesem Biotoptyp sehr nahe. Allerdings erfolgte im Zuge des Baus der B 31 in diesem Bereich eine Bachverlegung, so dass den Beständen jegliche Schichtung fehlt, der Altersaufbau nicht gestaffelt ist und auch die sonstigen Strukturparameter eine starke Abweichung von natürlichen Gegebenheiten zeigen. Es handelt sich um ein Initialstadium einer Auwaldgalerie. Jedoch kann dies zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses für den Bauabschnitt II C bereits anders aussehen.

Gegen die Einordnung der Bestände als prioritärer Lebensraumtyp 91E0 spricht jedoch deren Ausdehnung. Die Mindestausdehnung, die ein geschützter Auwald erreichen sollte, wurde im Rahmen der Kartierung zur FFH-Gebietskulisse auf 0,5 ha festgelegt. Diese Ausdehnung wird nicht erreicht. Eine Änderung ist zukünftig nicht zu erwarten. Die im Einflussbereich des Flusses stehende Uferzone, die allein als potenzieller Standort von Auwaldformationen zu betrachten ist, kann sich angesichts der Lage mitten im Stadtgebiet von Friedrichshafen auch in Zukunft nicht auf die geforderte Mindestfläche ausdehnen.

Ferner ist ein eventueller Verlust von Begleitstrukturen im Zuge des BA II C gering und auf das unmittelbare Umfeld der Überfahrt begrenzt.

Die Rotach dient ferner den FFH-Arten Strömer und Groppe als Lebensraum. Hydrologisch treten jedoch keine Veränderungen auf. Durch den Bau einer zweiten Fahrbahn erhöht sich zwar der Beschattungsgrad der Wasseroberfläche, aber nicht in einem solchen Maß, dass hierdurch Wanderungshindernisse für den Strömer oder die Groppe entstehen (sog. Schattensperre). Aus fachlicher Sicht kann davon ausgegangen werden, dass die geringfügig erhöhte Beschattung des Gewässers keine nachteiligen Auswirkungen auf das Verhalten der beiden geschützten Fischarten haben wird.

Unter Einhaltung der wasserrechtlichen Vorgaben ist auch mit stofflichen Veränderungen des Gewässers nicht zu rechnen.

Soweit seitens der Einwender Auswirkungen auf die angeblich im Riedlewald vorkommende FFH-Art Grünes Gabelzahnmoos (*Dicranum viride*) Bedenken geäußert werden, wird hierauf im Rahmen der artenschutzrechtlichen Ausführungen eingegangen.

Die Vorschriften der §§ 36-40 NatSchG stehen dem Vorhaben im Bauabschnitt II C daher nicht entgegen, da gemessen an den Grundsätzen der Abschnittsbildung für den Folgeabschnitt II C ein vorläufiges positives Gesamturteil gebildet werden kann. Insbesondere gibt es keine Beweisregel des Inhalts, dass das Habitatschutzrecht sich als ein unüberwindbares Planungshindernis erweist (vgl. BVerwG, Beschl. v. 23.11.2007, 9 B 38/07).

2.4. Vorbringen der Einwender und der Träger öffentlicher Belange

Seitens der Einwender bzw. Träger öffentlicher Belange (Ref. 56 des Regierungspräsidiums Tübingen) wurden Bedenken im Hinblick auf die weitere Trassenführung im westlich anschließenden Abschnitt wegen der Berührung des FFH-Gebiets 8221-342 „Bodenseehinterland zwischen Salem und Markdorf“ geltend gemacht.

Zunächst weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass im westlichen Bereich der B 31 BA II B keine Zwangspunkte geschaffen werden, die eine eingehende Betrachtung dieses FFH-Gebietes erfordern würde (vgl. dazu die Ausführungen zur Zwangspunktbildung in diesem Planfeststellungsbeschluss).

Im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens nach § 16 FStrG wurden aber schon mögliche Konflikte bezüglich der Fortführung der B 31 im westlichen Abschnitt betrachtet. Bezogen auf das hier in Rede stehende FFH-Gebiet, wurden diese Konflikte als zu bewältigend eingestuft.

3. Verkehrslärmschutz

Zu den zentralen Problemen, die im Planfeststellungsverfahren zu beurteilen und zu bewältigen sind, gehört die Lärmsituation der im Trassenumfeld des geplanten Neubaus der B 31 BA II B gelegenen Wohnsiedlungen bzw. Einzelanwesen.

Im Umfeld des Planfeststellungsabschnitts liegen folgende Gemeinden, Ortsteile bzw. Siedlungsbereiche im unmittelbaren Einflussbereich der B 31 neu: Immenstaad, Fischbach, Hof Hofen, Eichenmühle, Riedern, Spaltenstein, Rupberg, Schnetzenhausen, Heiseloch, Sparbruck, Waggershausen, Jettenhausen und Friedrichshafen. Ferner kommt es im nachgeordneten Straßennetz in weiteren Gemeinden bzw. Gemeindeteilen zu mittelbaren Lärmauswirkungen durch den Neubau der B 31 BA II B.

Im Folgenden werden wegen des Sachzusammenhangs neben den zwingend zu beachtenden Vorschriften zum Verkehrslärmschutz auch die Rahmen der Abwägung zu behandelnden Aspekte berücksichtigt.

3.1. Direkte Lärmauswirkungen der B 31 BA II B

Zunächst ist nach § 50 BImSchG die Trasse so zu legen, dass schädliche Umweltauswirkungen auf ausschließlich oder überwiegend zum Wohnen dienende Gebäude sowie sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Hat das Vorhaben schädliche Umweltauswirkungen zur Folge, muss eine Abwägung mit anderen Planungsbelangen erfolgen. Diese Abwägung erfolgt im Rahmen des Variantenvergleichs, auf den an dieser Stelle daher verwiesen wird (vgl. B VI).

Sodann ist gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG sicher zu stellen, dass nach dem Bau der B 31 BA II B und ihren Auswirkungen im nachgeordneten Netz keine schädlichen Umweltauswirkungen hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Grenzwerte, die zum Schutz der Nachbarschaft nicht überschritten werden dürfen, sind in der von der Bundesregierung aufgrund von § 43 Abs. 1 BImSchG erlassenen Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) enthalten. In Anwendung der Rechtsprechung des VGH Baden-Württemberg (vgl. Urt. v. 13.3.1996, 5 S 1743/05) geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die Konkretisierung der schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche durch die 16. BImSchV für den Regelfall abschließend erfolgt ist. Diese Verordnung ist gemäß § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV vorliegend anzuwenden, da es sich um eine Neubaumaßnahme einer öffentlichen Straße handelt. Die 16. BImSchV trifft eine Regelung über die Zumutbarkeit des Lärms nach der Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der einzelnen betroffenen Grundstücke, die durch die bauplanungsrechtlich festgesetzte Gebietsart (§ 2 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV) bzw. die faktisch geprägte Situation des Grundstücks bestimmt wird. Soweit eine Überplanung nach dem BauGB nicht erfolgt ist, wird auf die konkrete Nutzung des

Grundstücks und der prägenden Umgebung abgestellt (§ 2 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV).

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

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

Bauliche Anlagen im Außenbereich sind nach § 2 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit nach den oben genannten Nummern 1, 3 oder 4 zu beurteilen. Die im Bereich der planfestgestellten Maßnahme häufig vorzufindenden Weiler (z. B. Hof Hofen, Eichenmühle, Riedern, Rupberg) und isoliert stehende Gebäude, bei denen es sich in der Regel um landwirtschaftliche Anwesen handelt, sind dem Außenbereich zuzuordnen und wurden deshalb nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV beurteilt, d.h. es wurden die Beurteilungspegel für Dorf- bzw. Mischgebiete zugrunde gelegt. Eine Beurteilung nach den Pegeln für Wohngebiete (§ 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV) ist hier nach § 2 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV ausgeschlossen, weil der Außenbereich nach § 35 BauGB grundsätzlich nicht für eine Bebauung bestimmt ist (vgl. Feldhaus, 16. BImSchV, B 2.16, S. 11).

§ 3 der 16. BImSchV regelt verbindlich die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90 zu erfolgen. Die sich danach ergebenden Mittelungspegel, in die Spitzenpegel gewichtet einfließen, sind zur Beurteilung der Lärmbelastung im Regelfall geeignet. Besondere Verhältnisse, die diese Regel im vorliegenden Fall in Frage stellen könnten, liegen nicht vor.

§ 3 der 16. BImSchV legt verbindlich fest, dass die Beurteilungspegel zu berechnen sind (vgl. BVerwG, Urt. v. 23.02.2005, 4 A 4.04). Eine Rechtsgrundlage für Messungen, wie sie teilweise von den Einwendern gefordert wurden, gibt es nicht. Im übrigen wäre diese, wie auch andere alternative Beurteilungsmodelle, nicht sachgerecht, da sich die Aussagekraft von Beurteilungspegeln grundsätzlich erst im Zusammenhang mit einem definierten Ermittlungsschema ergibt. Die Berechnungsmethode nach der RLS-90 gewährleistet zuverlässige Ergebnisse und ist für die Betroffenen auch durchweg günstiger als es Messungen sind. Das Bundesverwaltungsgericht hat dieses Regelungs-

dell der Verkehrslärmschutzverordnung als mit dem Grundgesetz vereinbar angesehen und bestätigt (BVerwG, Urt. v. 21.03.1996, 4 A 10.95).

Die schalltechnische Berechnung nach § 3 der 16. BImSchV i.V.m. der Anlage 1 zu dieser Verordnung und der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) erfolgte im hiesigen Verfahren auf Basis einer Verkehrsuntersuchung der Modus Consult Ulm GmbH vom August 2002, fortgeschrieben am 30.11.2005 (welche ihrerseits aufbaut auf der Verkehrsuntersuchung im Raumordnungsverfahren vom Mai 1999 sowie dem Gesamtverkehrsplan der Stadt Friedrichshafen 1994/95). Die auf das Prognosejahr 2020 fortgeschriebene Verkehrsuntersuchung prognostiziert folgende Entwicklungen im Planungsbereich (vgl. dazu auch S. 5 des Erläuterungsberichts):

- Prognose Nullfall 2020
- Planungsfall Zwischenstufe (B 31 neu zweibahnig mit Weiterführung bis Immenstaad und B 31 Riedleparktunnel weiterhin einbahnig wie Bestand)
- Planungsfall Zwischenstufe 2 (B 31 Riedleparktunnel zweibahnig, B 31 neu zweibahnig mit Weiterführung bis Immenstaad (BA II B)), B 30 neu zwischen Ravensburg und Friedrichshafen (AS Löwental), L 205 neu Ortsumfahrung Bermatingen, K 7743 neu Ortsumfahrung Markdorf, K 7743 neu Ortsumfahrung Kluffern, K 7742 neu Zubringer Manzell (*letztere Straße ist auf S. 21 der Verkehrsprognose zwar nicht aufgeführt, dies ist jedoch ein Redaktionsversehen. In den Plänen und somit in der Prognose wurde diese Straße ebenfalls berücksichtigt.*)
- Planungsfall 7.5 (wie Zwischenstufe 2 und zusätzlich B 31 zweibahniger Ausbau bis Überlingen).

Prognostiziert werden sowohl die Verkehrsmengen auf der neu zu bauenden B 31 (unmittelbare Auswirkungen) als auch die Verkehrsmengen sowie die Verkehrsentwicklung im nachgeordneten Straßennetz (mittelbare Auswirkungen).

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist diese Verkehrsuntersuchung methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar. Prognosen sind hinzunehmen, soweit sie methodisch einwandfrei zustande gekommen und in der Sache vernünftig sind (vgl. BVerwG, Urt. v. 17.1.1986, 4 C 6, 7/84 sowie BVerwG, Urt. v. 19.03.2003, 9 A 33.02). Die Planfeststellungsbehörde verkennt hierbei nicht, dass seitens der Einwender in diesem Verfahren eine Vielzahl von Argumenten gegen die Verkehrsprognose

vorgebracht wurden. Diese gehen jedoch einzeln sowie in ihrer Gesamtheit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht so weit, dass die Verkehrsprognose der Modus Consult Ulm GmbH nach den oben dargestellten Grundsätzen nicht zur tauglichen Grundlage dieses Verfahrens gemacht werden kann.

3.1.1. Einwendungen gegen die Verkehrsuntersuchung, Fortschreibung 2005

Soweit Einwender die der Berechnung zugrunde liegende Verkehrsprognose in der Sache angreifen, können sie mit ihren Einwendungen diesbezüglich nicht durchdringen. Damit die Einwender mit ihrer Kritik an der Verkehrsprognose gehört werden können, muss ihr Vorbringen so konkret sein, dass die Planfeststellungsbehörde erkennen kann, „in welcher Weise sie bestimmte Belange einer näheren Betrachtung unterziehen“ bzw. was sie „konkret bedenken soll“ (vgl. BVerwG, Beschl. v. 12.02.1996, 4 A 38.95). Nicht ausreichend ist insofern bloßes Bestreiten der Richtigkeit der Verkehrsprognose. Ausreichend ist jedoch, dass in einem Einwendungsschreiben der die Planung betreffende Einwand „in groben Zügen“ - im Sinne einer „Thematisierung“ - angesprochen wird (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 09.10.2000, 5 S 1883/99).

Soweit die Einwender die Grundlagen sowie die Methodik der Verkehrsprognose angreifen gilt, dass die Prognose zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde eine taugliche Grundlage für das hiesige Verfahren liefert. Vorab ist darauf hinzuweisen, dass das Ingenieurbüro Modus Consult Ulm GmbH ein in der Fachwelt anerkanntes Gutachterbüro ist.

3.1.1.1. Grundsätzliches zur Verkehrsprognose

Die Ermittlung der Straßenbelastungen für den Gesamtraum bzw. einzelner Szenarien erfolgte unter Verwendung des für die Region vorliegenden EDV-Umlegungsmodells. Dieses wurde an der Technischen Universität München entwickelt und laufend den neusten Erkenntnissen angepasst. Es ist ein in der Fachwelt anerkanntes Modell, welches von einer Vielzahl von Ingenieurbüros für Wirkanalysen verwendet wird. Die Funktionsfähigkeit des Umlegungsmodells wurde anhand vieler Projekte mit Vorher-Nachher-Untersuchungen nachgewiesen.

Das Umlegungsmodell berücksichtigt detailliert die Infrastruktur (Siedlungsflächen, Hauptverkehrsstraßen) im Bodenseekreis, über den Bodenseekreis hinaus im weiteren Hinterland, sowie im Landkreis Ravensburg bzw. in der Region mittleres Schussental sowie die östlich angrenzenden Gebiete (Landkreis Lindau). Im Rahmen dieses EDV-Umlegungsmodells wird das Verkehrsgeschehen an einem Normalwerktag simuliert. Jedoch kommt das EDV-Umlegungsmodell, wie jedes Prognosemodell, vereinzelt ohne

Vereinfachungen gegenüber den tatsächlichen Gegebenheiten nicht aus. So sind z.B. die über das Modell ermittelten Belastungsangaben im Innenstadtbereich und den Randbereichen zu relativieren.

Das Verkehrsaufkommen sowie die Verkehrsbeziehungen wurden anhand des Verkehrsaufkommens ausgehend von der Verkehrszählung am 5.7.2005 auf das Prognosejahr 2020 fortgeschrieben. Hierbei orientiert sich die Prognose, neben weiteren Einzelfaktoren, im wesentlichen an der im Untersuchungsraum zu erwartenden Entwicklung von Wohn- und Gewerbeflächen (basierend auf dem Flächennutzungsplan der jeweiligen Gemeinden) sowie der bis zum Jahre 2020 prognostizierten Motorisierungs- und Mobilitätsentwicklung.

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung stellen die Größenordnung der Belastungen im Verkehr über 24 Stunden dar, jeweils getrennt nach Kfz/24h und Güterschwerverkehrsanteil (Lkw > 3,5t + Lastzüge / 24h). Die so ermittelten gutachterlichen Grundlagen dienen der Bemessung des Straßenquerschnitts, des Fahrbahnaufbaus sowie, weiter differenziert, für Leistungsfähigkeitsuntersuchungen, Lärmberechnungen sowie Schadstoffberechnungen.

3.1.1.2. Einwendungen gegen die Verkehrsprognose

Gegen die Verkehrsprognose wurden eine Vielzahl von Einwendungen vorgebracht, welche die Planfeststellungsbehörde im Folgenden thematisch abhandelt.

Die in der Verkehrsprognose zugrunde gelegte Motorisierungsentwicklung ist in sich schlüssig und nachvollziehbar. Nach den einschlägigen Studien ist in der Bundesrepublik Deutschland mit einer Zunahme der PKW-Dichte zu rechnen (vgl. S. 13/14 der Verkehrsprognose), wobei Baden-Württemberg und speziell der Bodenseekreis eine sehr hohe Motorisierungsdichte aufweisen, weswegen die in der Verkehrsprognose getroffenen Annahmen diesbezüglich nicht zu beanstanden sind.

Es ist nach den in sich schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen in der Verkehrsprognose auch nicht zu beanstanden, dass bei veränderter Alterstruktur der Bevölkerung mit einer Erhöhung der Mobilität der Bevölkerung zu rechnen ist (vgl. so auch OVG Rheinland-Pfalz, Urt. v. 15.5.2007, 8 C 10751/06), da ältere Menschen in der Zukunft zu einem weit höheren Anteil motorisiert und mobil sein werden (vgl. die Ausführungen auf S. 15 der Verkehrsprognose).

Ebenfalls berücksichtigt die Verkehrsprognose sachgerecht die Entwicklung der Wohn- und Gewerbeflächen im Untersuchungsbereich. Die zugrunde gelegten Angaben wurden seitens der abgefragten Kommunen zur Verfügung gestellt. Es kann davon ausge-

gangen werden, dass die kommunalen Daten, die auch in anderen Rechtsverfahren (z.B. Fortschreibung der Flächennutzungspläne) Anwendung finden ordnungsgemäß und verantwortungsbewusst erhoben wurden. Durchgreifende Einwände hiergegen wurden auch seitens der Einwender nicht erhoben (vgl. zum Einwand der allgemeinen demografischen Entwicklung nachfolgend unten).

Soweit eingewandt wird, die Verkehrsprognose berücksichtige nicht den besonderen Lastfall des Messeverkehrs, der insbesondere durch die Erweiterung der Messe Friedrichshafen noch zunehme, vermag die Planfeststellungsbehörde hieraus nicht die Fehlerhaftigkeit des Gutachtens zu erkennen. Die Verkehrsprognose beschäftigt sich unter Nr. 3.1.4.1 mit der Entwicklung der Messe Friedrichshafen. Zwar stellt das zur Messe orientierte Verkehrsaufkommen in der Umgebung von Friedrichshafen eine deutlich wahrnehmbare Größe dar, jedoch beschränken sich die erheblichen Auswirkungen des Messeverkehrs auf einige Tage (publikumsträchtige Messen und dort auch nur auf die An- und Abfahrtsstunden). Solche Verkehrsspitzen, in denen die Straßen u.U. an ihre Belastungsgrenzen herankommen, sind im Sinne einer volkswirtschaftlich vertretbaren Straßenplanung in Kauf zu nehmen, zumal keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die von den Einwendern befürchteten Verkehrsprobleme in Folge des Messeverkehrs einen Dauerzustand darstellen (vgl. dazu auch die Ausführungen zur Leistungsfähigkeit des Riedleparktunnel). Im Verhältnis zum allgemeinen Verkehrsaufkommen, richtiger Weise bezogen auf einen Normalwerktag, hat der Messeverkehr daher nur eine untergeordnete Rolle und ist nicht die bestimmende Größe der Verkehrsprognose für die B 31 BA II B. Dies gilt auch bei einer eventuellen Erweiterung der Messe Friedrichshafen, da eine solche Erweiterung primär als Standortsicherung angesehen wird und von ihren Auswirkungen daher weniger schwer ins Gewicht fällt. Weiter ist zu bedenken, dass die von den Einwendern beschriebenen problematischen Verkehrsverhältnisse ihre Ursache unmittelbar nicht nur im Ausbauzustand der B 31 haben, sondern nach Realisation der K 7726 neu (Messezubringer Nord) und K 7725 neu (Südumfahrung Kehlen) und spätestens mit dem zweiröhrigen Ausbau des Riedleparktunnels sowie der B 30 neu (mit „Kleeblatt“ Anschlussstelle Löwental mit direkter Anbindung des Messeareals) behoben sein werden. Für den Messezubringer Nord und die Südumfahrung Kehlen, mit dem der aus Norden und Osten kommende Messeverkehr, der bisher ebenfalls durch das Stadtgebiet Friedrichshafen geführt wurde, der Messe direkt zugeleitet wird, liegt bereits der Planfeststellungsbeschluss vor (Messezufahrt Nord) bzw. steht der Erlass des Planfeststellungsbeschlusses unmittelbar bevor (Südumfahrung Kehlen).

Soweit von einer Vielzahl von Einwendern vorgebracht wird, dass weder in Richtung der B 30 alt (nach Meckenbeuren/Ravensburg) und auf der Flughafenstraße, noch in Rich-

tung Eriskirch eine Zählstelle eingerichtet wurde und so keine verlässliche Datengrundlage insbesondere zum Durchgangsverkehr vorläge, greift dieser Einwand unter den für die Prognose angelegten Maßstäben nicht. Primär untersucht die Verkehrsprognose die Auswirkungen der B 31 BA II B im Untersuchungsgebiet westlich und nordwestlich von Friedrichshafen. Es wurden jedoch, ohne dass dies in der Verkehrsprognose extra aufgeführt ist, auch Ergebnisse einzelner in den letzten Jahren im Stadtgebiet von Friedrichshafen durchgeführter Verkehrszählungen berücksichtigt. Dabei handelt es sich insbesondere um Zählungen an einem Normalwerktag im Juli 2002 im Bereich der Ehlersstrasse, des Messezubringers, der Kepplerstraße, der Friedrichstraße sowie an der Anschlussstelle Colmanstraße. Ferner tritt der für die Beurteilung der B 31 neu im Raum westlich und nordwestlich von Friedrichshafen relevante Durchgangsverkehr im Untersuchungsgebiet durchgängig auf und konnte deshalb in seiner Größenordnung und Orientierung ermittelt bzw. simuliert werden. Eine Erhebung der Verkehrsbelastungen im Raum nördlich (B 30) und östlich (B 31) von Friedrichshafen war hierzu nicht erforderlich. Zudem wird im Prognosemodell die Verkehrsinfrastruktur auch im Norden und Osten von Friedrichshafen berücksichtigt, so dass sich belastbare Aussagen hinsichtlich des Durchgangsverkehrs treffen lassen.

Soweit von einer Vielzahl von Einwendern auf angebliche Ungenauigkeiten und Widersprüchlichkeiten in der Verkehrsprognose hingewiesen wird, teilt die Planfeststellungsbehörde diese Einschätzung nicht.

Beispielsweise wird angegriffen, dass die Verbindungsstraße zwischen der L 328b und K 7739 über Heiseloeh und Buchholz in die Verkehrsuntersuchung einbezogen wurde, obwohl diese Straße für den Durchgangsverkehr gesperrt sei. Im Prognosefall 2020 werde diese Straße mit einer Belastung von 2.200 Fahrzeugen dargestellt, obwohl es sich hierbei um keine leistungsfähige Straßenverbindung handle.

Für derart nachgeordnete Straßenverbindungen kommt ein Prognosemodell ohne Vereinfachungen gegenüber den tatsächlichen Gegebenheiten nicht aus. Es ist in diesen Bereichen zu relativieren und kann hier nur als Größenordnung bzw. Anhalt verstanden werden. Dies führt aber nicht dazu, dass das Modell nicht schlüssig oder gar in sich widersprüchlich ist. Solche Vereinfachungen sind insbesondere Verkehrsprognosemodellen immanent. Diese drücken sich im vorliegenden Modell auch dadurch aus, dass die Ergebnisdarstellung zur Erhaltung der Lesbarkeit der graphischen Darstellungen bei nachgeordneten Straßen ausgeblendet wird. Erst bei einer Belastung > 1.000 Kfz erfolgt eine Beschriftung in den Karten.

Auch ist zu berücksichtigen, dass sich marginale „Differenzen“ aufgrund von EDV-Rundungen erklären lassen (z.B. die Steigerung von 100 auf 200 Lkw auf der unteren

Mühlbachstraße nach dem Abzweig Heiseloch). Dies alles ist aber nicht geeignet, die Schlüssigkeit der Verkehrsprognose in Zweifel zu ziehen.

Konkret bezogen auf die verkehrliche Bewertung der B 31 BA II B ist die Verbindungsstraße über Heiseloch nur von marginaler Bedeutung. Im übrigen könnten selbst die zu erwartenden Verkehrsmengen aufgrund des Ausbaustandes dieser Straße noch bewältigt werden.

Soweit von einer Vielzahl von Einwendern im Hinblick auf die angebliche Widersprüchlichkeit der Verkehrsprognose vorgetragen wird, dass es zum Beispiel nicht verständlich sei, warum in der Ortslage von Kluffern auf der Markdorfer Straße der Verkehr auf einmal um 1.100 Kfz/24h abnehme, begründet dies nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine vernünftigen Zweifel an der Verkehrsprognose. Hier mündet der Traubenweg in die Markdorfer Straße ein, welcher die Wohnquartiere südlich der Markdorfer Straße erschließt. Dass hier im Rahmen der Verkehrsprognose ein Verkehrsabfluss prognostiziert wurde ist nur sachgerecht.

Soweit vorgetragen wird, es sei unzulässig, noch nicht gebaute Straßen (z.B. die K 7742 neu OU Schnetzenhausen) in die Verkehrsuntersuchung mit einzubeziehen, da nicht klar sei ob diese Straßen überhaupt gebaut würden, so begründet dies ebenfalls nicht die Fehlerhaftigkeit der Verkehrsprognose. Alle in die Verkehrsprognose eingestellten Straßen sind Teil des Planungsfalles 7.5, so dass hier keine wesentlich fehlerhaften tatsächlichen Unterstellungen getätigt wurden. Das Wesen einer Prognose ist nun einmal, dass Schlussfolgerungen für die Zukunft getroffen werden, die von einer unterstellten zukünftigen Entwicklung abhängig sind.

Auch aus der angeblich fehlerhaften Linienführung der K 7742 neu OU Schnetzenhausen können die Einwender nicht die Fehlerhaftigkeit des Verkehrsgutachtens herleiten. Die neue Linienführung der K 7742 OU Schnetzenhausen wurde erst mit der Fortschreibung des Flächennutzungsplans 2015 der Stadt Friedrichshafen im Mai 2006 verbindlich, so dass diese Straße in der Verkehrsprognose vom 30.11.2005 so nicht aufgeführt ist. Auch sollte im Hinblick der Vergleichbarkeit der Fortschreibung der Verkehrsprognose im Jahre 2005 zum Jahre 2002 das geplante Straßennetz beibehalten werden. Die Auswirkungen der geänderten Linienführung der K 7742 neu OU Schnetzenhausen wurden über eine ergänzende Stellungnahme des Verkehrsgutachters (vgl. ergänzende Stellungnahme im Nachgang zum Erörterungstermin zur K 7742 neu OU Schnetzenhausen vom 2.8.2006 im Modul 1 der ergänzenden umweltfachlichen Beiträge zu den vorliegenden Umweltverträglichkeitsstudien (Annex) vom Dezember 2006) bewertet, die in der Sache nach nicht zu beanstanden ist.

Wenn eingewandt wird, dass in der Ortsdurchfahrt Manzell im Planungsfall 7.5 sich gegenüber dem Prognosenullfall Lärmpegelerhöhungen im Bereich der Wahrnehmbarkeitsgrenze von 3 dB(A) ergäben, dies aber nur dann der Fall sein könne, wenn eine Verdoppelung der Verkehrsmenge vorläge, während das Gutachten nur von einer Steigerung der Verkehrsmenge von knapp 1/3 ausginge, so berücksichtigen die Einwender hier nicht die Besonderheiten des Schwerverkehrsanteils. Ist dieser, wie vorliegend in der Ortsdurchfahrt Manzell, im Planungsfall 7.5 höher als im Prognosenullfall, so bedarf es keiner Verkehrsverdoppelung um eine Pegelerhöhung um 3 dB(A) zu bewirken. Die Zusammenhänge zwischen Verkehrsmenge und Pegelerhöhung werden auch anschaulich in der ergänzenden Stellungnahme im Nachgang zum Erörterungstermin zur Veränderung der Lärmsituation im Prognose-Nullfall - Zwischenstufen - Planungsfall 7.5 vom 2.8.2006 dargestellt. Dort ist unter dem Gliederungspunkt „Grundlagen“ aufgeführt, dass der von den Einwendern oben dargestellte Zusammenhang zwischen Verkehrszunahme und Pegelerhöhung nur dann gilt, wenn das Geschwindigkeitsniveau und der relative Anteil des Schwerverkehrs in etwa gleich bleiben.

Soweit viele Einwender bemängeln, dass die Aussage, der Verkehr nehme in der Ortsdurchfahrt von Manzell im Planungsfall Zwischenstufe 2 sowie im Planungsfall 7.5 gegenüber dem Prognose-Nullfall um ca. 1/3 zu, falsch sei, da noch die Verkehrsbelastung der geplanten K 7742 OU Schnetzenhausen hinzuaddiert werden müsse und sich der Verkehr somit letztlich verdoppele, geht die Kritik der Einwender fehl. Eine direkte Addition der im Planungsfall Zwischenstufe 2 für den südlichen Abschnitt der K 7742 neu ermittelten ca. 12.500 Kfz/24h und der in der Ortsdurchfahrt verbleibenden Belastung ist nicht korrekt. Die neue Straßenverbindung würde auch den Ziel- und Quellverkehr von Manzell selbst aufnehmen. Dieser Verkehrsanteil ist aber bei einer rein additiven Betrachtung auszublenden.

Soweit viele Einwender der Auffassung sind, dass z.B. dem Prognosenullfall und dem Planungsfall Zwischenstufe 2 nicht das gleiche Straßennetz zugrunde gelegt wurde und so eine Vergleichbarkeit in der Verkehrsprognose nicht gegeben sei, verkennen die Einwender die Systematik von Verkehrsprognosen.

Ebenso verkennen die Einwender die Systematik von Verkehrsprognosen, wenn vorgebracht wird, dass die Aussagen zur Differenzbelastung irreführend seien, da die einzelnen Planungsfälle nicht übereinstimmen würden. Die Differenzprognosen sind mit Einschränkungen (vgl. dazu unten 7.1.) Beispiele insbesondere für die mittelbaren Auswirkungen der Straßenplanung. Es liegt in der Natur der Sache, dass den einzelnen Planungsstufen unterschiedliche Verkehrsnetze in der Betrachtung zugrunde liegen.

Soweit eingewandt wird, dass in der Verkehrsprognose zur Veränderung der Lärmsituation die L 328b im Bereich Sparbruck und die K 7740 im Bereich Sonnenbergstraße nicht berücksichtigt wurden, obwohl diese Verkehrsverbindungen unmittelbar bzw. mittelbar mit der K 7742 neu verknüpft seien, so ist darauf hinzuweisen, dass der Bau der K 7742 neu nicht Gegenstand des hiesigen Planfeststellungsverfahrens ist. Soweit die Einwander hier mittelbare Lärmauswirkungen durch die B 31 neu befürchten, prognostiziert die Verkehrsuntersuchung für die von den Einwendern angesprochenen Straßenzüge in der Zwischenstufe, in der Zwischenstufe 2 sowie im Planungsfall 7.5 Entlastungen.

Soweit eingewandt wird, dass die Verkehrsprognose keine Aussagen zu Lärmbe- bzw. Entlastungen im Stadtgebiet von Friedrichshafen träge, so finden sich diesbezüglich Aussagen in den Tabellen der Anlage 1 der Untersuchung über die Veränderung der Lärmsituation vom 27.9.2006. Hier wird, über einen Vergleich der Emissionspegel, die Veränderung der Lärmsituation für einzelne relevante Straßenzüge im Stadtgebiet von Friedrichshafen dargestellt. Eine detaillierte Darstellung für das Stadtgebiet von Friedrichshafen kann, sofern prognostisch überhaupt möglich, planfeststellungsrechtlich nicht verlangt werden. Bereits weiter oben hat die Planfeststellungsbehörde dargelegt, dass Verkehrsprognosen gerade im innerstädtischen Bereich - wie hier im Stadtgebiet von Friedrichshafen - mit Vereinfachungen arbeiten müssen.

Soweit von einer Vielzahl von Einwendern vorgebracht wird, dass die für die Durchführung der Verkehrszählungen ausgewählten Erhebungszeiträume nicht als sogenannte Normalwerktag angesehen werden könnten, da sich an den Zähltagen bereits verstärkt die Auswirkungen des Ferienverkehrs widerspiegelt hätten, teilt die Planfeststellungsbehörde diese Kritik nicht. Der für die Durchführung der Verkehrszählungen ausgewählte Erhebungszeitraum im Mai/Juni 1998 bzw. Juni 2002 kann als sogenannter Normalwerktag angesehen werden. Die die Verkehrszahlen erhöhenden Auswirkungen des Urlaubs- und Ferienverkehrs zeigen sich erst in den Monaten Juli / August. Eine monatsbezogene Auswertung der Dauerzählstelle Harlachen (Gemeinde Hagnau) an der B 31 belegt dies deutlich. Soweit in der Fortschreibung des Verkehrsgutachtens auf den Prognosehorizont 2020 am 5.7.2005 Verkehrserhebungen gemacht wurden, handelt es sich hierbei ebenfalls um einen Normalwerktag außerhalb der Ferienzeit. Zu diesem Zeitpunkt hatten erst Berlin, Brandenburg, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein Sommerferien. Gerade die bevölkerungsreichen Bundesländer hatten noch keine Ferien.

Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass der Analyse-Nullfall der Verkehrsuntersuchung für den Bereich der Dauerzählstelle Harlachen von einer Belastung von 19.300 Kfz/24h ausgeht. Die Auswertung der Dauerzählstelle Harlachen weist für das Jahr 2005 eine durchschnittliche Verkehrsbelastung von 18.600 Kfz/24h auf. Diese Abweichung von ca. 4 % ist im Rahmen der allgemeinen Prognose- und Modellansätze vertretbar.

In diesem Zusammenhang sei angemerkt, dass eine geringere Belastung als in der Verkehrsprognose angenommen, nicht die Planrechtfertigung für das hiesige Vorhaben entfallen lassen würde (vgl. zur Planrechtfertigung B. IV.).

Bezogen auf Lärm- und Schadstoffberechnungen - für welche die Verkehrsprognose Grundlage ist - wäre aber ein tatsächlich geringerer durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) für die Betroffenen nur vorteilhaft, da in den Lärm- und Schadstoffberechnungen dann ein für sie günstigerer Lastfall angenommen wurde.

Soweit, zum Teil die gleichen Einwender, rügen, bei der aus den Verkehrszahlen eines Normalwerktages hergeleiteten Verkehrsprognose seien nicht die Auswirkungen des Messe- und Urlaubsverkehrs berücksichtigt worden, so war dies auch nicht notwendig, da im Sinne einer volkswirtschaftlich vertretbaren Straßenplanung in Kauf genommen wird, dass es zu Zeiten mit erhöhtem Verkehrsaufkommen zu einer hohen Auslastung und ggf. zu Verkehrsbehinderungen kommen kann. Dem gegenüber gibt es aber, vor allem in den Wintermonaten, auch Zeiten mit signifikant niedrigerem Verkehrsaufkommen. Daher stellen auch die einschlägigen technischen Regelwerke immer auf den DTV ab. Die Vorgehensweise im Gutachten ist daher nicht zu beanstanden.

Eine Vielzahl von Einwendern macht geltend, die geplante B 31 BA II B würde eine hohe Verkehrsmenge an Neuverkehr induzieren. Die Zunahme auf dem geplanten Streckenabschnitt (nicht nur die B 31 BA II B, sondern auch deren Anschlüsse und Zubringer) sei alleine aus der Verkehrsinduzierung mit ca. 50 % gegenüber dem Nullfall anzusetzen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durfte die Verkehrsprognose zurecht den Einfluss des induzierten Verkehrs als vernachlässigbar im Rahmen der Prognose einschätzen.

Zunächst ist zu unterscheiden zwischen primär und sekundär induziertem Verkehr. Als primär induzierter Verkehr wird der durch die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur unmittelbar neue angeregte Verkehr bezeichnet. Als sekundär induzierter Verkehr wird der mittelbare, hauptsächlich durch siedlungsstrukturelle Veränderungen bedingte Verkehr bezeichnet. Letzterer ist in der vorliegenden Verkehrsprognose bereits berücksichtigt, da diese auch die Siedlungsentwicklung in der Region Friedrichshafen betrachtet. Zur Abschätzung der Effekte hinsichtlich des primär induzierten Verkehrs bestehen zwar schon modelltheoretische Konzepte, jedoch noch sehr wenig empirisch gestützte

Verifizierungen. Allerdings werden die Auswirkungen von primär induziertem Verkehr aus der subjektiven Sicht der Einwender in der Regel stark überschätzt. Untersuchungsergebnisse zu diesem Thema belegen, dass nur ca. 5 % der Zunahme der Verkehrsleistung auf verkehrsinfrastrukturinduzierende Wirkungen zurückzuführen sind. Bezogen auf die hiesige Verkehrsuntersuchung läge der Einfluss des primär induzierten Verkehrs also bei etwa 1 % der Verkehrszunahme im Prognosezeitraum von 2005 bis 2020, was angesichts der bei Prognosen immer bestehenden Schwankungsbreite der Prognose und Modellansätze als vernachlässigbar eingeschätzt werden kann. Dies gilt auch für die von den Einwendern vorgebrachte Frage des induzierten Urlaubsverkehrs.

Die von der Modus Consult Ulm GmbH erstellte Verkehrsprognose wird von einer Vielzahl von Einwendern mit der Argumentation angegriffen, dem Prognose-Nullfall sei eine viel zu hohe Verkehrsmenge zugrunde gelegt. Der Verkehr würde in Wirklichkeit in der Zukunft infolge der aktuellen Klimadebatte sowie aufgrund der demografischen Entwicklung stark abnehmen. Alle aus der Prognose abgeleiteten Folgen wie z.B. Hochrechnungen, Verkehrsprognosen, Lärmberechnungen seien somit mit diesem Fehler infiziert. Die Verkehrsprognose überzeugt die Planfeststellungsbehörde auch unter Berücksichtigung der zuvor dargestellten Einwände. Die Verkehrsprognose der Modus Consult Ulm GmbH berücksichtigt korrekt die demografische Entwicklung im Bodenseeraum. Nach belastbaren Daten des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg wird für den Bodenseekreis bis zum Jahre 2020 eine überdurchschnittliche Zuwachsrate in der Bevölkerungsentwicklung von ca. 7,5 % prognostiziert. Bestätigt wird diese Prognose durch andere Studien. Das Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung kommt in seiner Studie „Die demografische Lage der Nation“ vom März 2006 bezüglich der Zukunftsfähigkeit der Regionen Deutschlands zu dem Ergebnis, dass der Bodenseekreis bundesweit unter 439 untersuchten Landkreisen an elfter Stelle liegt. Ein ähnliches Ergebnis bringt das erste wissenschaftliche Regionalranking der „Initiative neue soziale Marktwirtschaft“, wo der Bodenseekreis auf Platz 27 von 435 untersuchten Kreisen gelistet wird. Hervorzuheben ist, dass dabei insbesondere in den Bereichen Arbeitslosenquote, Quote der Langzeitarbeitslosen, Zahl der hoch qualifizierten Beschäftigten sowie beim deutlich über dem Bundesdurchschnitt liegenden Einkommen der Beschäftigten gepunktet wurde. Insgesamt lässt dies den Schluss zu, dass der Bodenseekreis bis zum Jahre 2020 gerade keine „aussterbende Region“ mit negativer oder stagnierender Bevölkerungsentwicklung sein wird.

Die Verkehrsprognose geht von einem Bevölkerungswachstum bis 2020 von 8 % aus, was unter den zuvor aufgeführten Prognosen nicht zu beanstanden ist und sich insbesondere mit der Prognose des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg deckt. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass gerade im Bereich der Bevölke-

rungsentwicklung Prognoseunsicherheiten bestehen, jedoch führen diese nicht dazu, dass die in der Verkehrsprognose der Modus Consult Ulm GmbH Ulm zugrunde gelegten Ansätze nicht methodisch richtig und inhaltlich nachvollziehbar sind.

Sollten die Einwander mit ihrem Einwand die Erforderlichkeit der Planfeststellung bezweifeln, ist ihnen die gesetzliche Bedarfsfeststellung (vgl. dazu oben zur Planrechtfertigung B. IV.) entgegen zuhalten. Änderungen der für die Bedarfsfeststellung maßgeblichen Grundlagen lassen die Verbindlichkeit des Bedarfsplans grundsätzlich nicht entfallen, denn nach der Konzeption des Fernstraßenausbaugesetzes ist es Sache des Gesetzgebers auf solche Änderungen zu reagieren (vgl. BVerwG, Beschl. v. 18.6.2007, 9 VR 13.06).

Soweit von einer Vielzahl von Einwendern vorgebracht wurde, die Auswirkungen des Ausbaus des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) insbesondere des Schienenverkehrs, der Einfluss von CarSharing, CashCar, Park&Ride etc. seien in der Verkehrsprognose nicht oder fehlerhaft dargestellt, teilt die Planfeststellungsbehörde diese Auffassung nicht.

Zunächst ist festzuhalten, dass auch der ÖPNV, soweit er mit dem Bus betrieben wird, auf ein funktionierendes Straßenverkehrsnetz angewiesen ist. Dies gilt auch für die Benutzer des schienengebundenen ÖPNV, soweit sie aus Entfernungsgründen zum Erreichen der Haltestellen auf das eigene Kfz angewiesen sind.

Die Verkehrsprognose stuft die oben skizzierten Auswirkungen des sogenannten „Modal split“ zu Recht im Rahmen der allgemeinen Schwankungsbreite der Prognose- und Modellansätze als vernachlässigbar ein. Im Bodenseebereich soll mittel- bis langfristig insbesondere der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verbessert werden. Konkret stehen hier folgende Projekte im Vordergrund: Die Südbahn (Ulm-Ravensburg-Friedrichshafen-Lindau) soll ausgebaut werden und so rund 310.000 Personenfahrten pro Jahr von der Straße auf die Schiene geholt werden. Dies ergibt unter Berücksichtigung des Besetzungsgrades von Kfz sowie internen Verlagerungen vom ÖPNV (Bus) eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens um ca. 500 Kfz/24h.

Ein ähnliches Bild ergibt sich bei Betrachtung der Bodensee-Oberschwaben-Bahn („Geißbockbahn“) zwischen Aulendorf und Friedrichshafen. Hier kann bei Zugrundelegung von 3.600 Fahrgastzahlen täglich im Jahre 2004 ein Entlastungseffekt von ca. 1.000 Kfz/24h angesetzt werden.

Die Bodenseegürtelbahn zwischen Friedrichshafen und Radolfzell bringt im westlichen Bereich von Friedrichshafen eine Verlagerung von Kfz zum SPNV, wobei hier bereits das bis zum Jahre 2017 zur Internationalen Gartenschau geplante grenzüberschreitenden S-Bahn-Konzept (Bodan-Rail 2020) berücksichtigt wird (die Planfeststellungsbehörde weist hier darauf hin, dass die Verhandlungen über die Durchführung der IGA mittler-

weile gescheitert sind). In einer im Auftrag des Landratsamtes Bodenseekreis erstellten Potentialstudie für die Bodenseegürtelbahn wird von einem Verlagerungseffekt von Kfz-Zahlen von der Straße auf die Schiene von ca. 2-3 % ausgegangen.

Die Betrachtung des SPNV ergibt somit in einer Einzel- wie auch Gesamtbetrachtung eine Verkehrsreduzierung, die im Bereich der Schwankungsbreite der Verkehrsprognose liegt und somit vernachlässigbar ist.

Soweit die Einwender meinen, mit der Verkehrsverlagerung über den ÖPNV die Planrechtfertigung für die hiesige Planfeststellung entkräften zu können, so übersehen sie auch diesbezüglich die gesetzliche Bedarfsfestlegung des Fernstraßenausbaugesetzes (vgl. dazu oben B. IV.).

Sofern sich durch den ÖPNV tatsächlich Entlastungseffekte ergeben, welche die Verkehrsprognose nicht berücksichtigt, ist dies für die Einwender im Hinblick auf Lärm- und Schadstoffimmissionen nur vorteilhaft (z.B. Dimensionierung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen), da die Verkehrsprognose dann einen für sie noch günstigeren Lastfall zugrunde legt.

Soweit eine Vielzahl von Einwendern kritisieren, dass das Verkehrsgutachten der Modus Consult Ulm GmbH in Plan 5 immer noch eine Straße vom Heiselochknoten nach Manzell (K 7742 neu) enthalte, die es so nicht gäbe und auch nicht mehr gebaut werden könne, begründet dies nicht die Fehlerhaftigkeit der Verkehrsprognose. Die kritisierte Verkehrsprognose (Stand 30.3.2006) basierte auf dem damals gültigen Flächennutzungsplan der Stadt Friedrichshafen. Im Rahmen der seit Mai 2006 rechtskräftigen Fortschreibung des Flächennutzungsplans (FNP 2015) ergab sich eine geänderte Führung der K 7742 neu. Die Auswirkungen dieser neuen Straßenführung wurden von der Modus Consult Ulm GmbH am 27.9.2006 beurteilt und sind in den ebenfalls im Rahmen der zweiten Offenlage ausgelegten Unterlagen enthalten (vgl. ergänzende umweltfachliche Beiträge zu den vorliegenden Umweltverträglichkeitsstudien (Annex) des Ingenieurbüros B. Stocks, Umweltsicherung und Infrastrukturplanung Tübingen, vom Dezember 2006).

Soweit eine Vielzahl von Einwendern die Verkehrsprognose dahingehend kritisiert, dass diese die einzelnen Knotenpunkte grundsätzlich als leistungsfähig ansehe und evtl. Verkehrsverdrängungen (z.B. über die Anschlussstelle Schnetzenhausen/Sparbruck auf die L 328b, K 7740 in die Ortsteile Sparbruck, Waggershausen, Schnetzenhausen) aufgrund mangelnder Leistungsfähigkeit unterdrücke, was aber insbesondere an der mangelnden Leistungsfähigkeit des Riedleparktunnels sowie des Colsmanknotens gerade zu Messe- und Urlaubszeitenverkehr gesehen werde, teilt die Planfeststellungsbehörde diese Befürchtungen der Einwender nicht.

Zunächst ist festzuhalten, dass Überlastungszustände grundsätzlich einen Verdrängungseffekt verursachen, der sich jedoch auf Spitzenstunden und einzelne Fahrtbeziehungen, in der Regel im unmittelbaren Umfeld der Störungsstelle, beschränkt. Weiträumige Verkehrsverlagerungen werden hierdurch nicht verursacht. Soweit Störungen auftreten, ist der Straßenbaulastträger im Rahmen der Herstellung von Verkehrssicherheit gehalten, Abhilfe zu schaffen.

Zur Leistungsfähigkeit des Riedleparktunnel im Besonderen:

Die Verkehrsgutachter haben in Unterlage 17A im Rahmen der ergänzenden Stellungnahme im Nachgang zum Erörterungstermin zur Leistungsfähigkeit des Riedleparktunnels Stellung genommen. Hier wird im Vergleich mit anderen Tunneln die ausreichende Leistungsfähigkeit des Riedleparktunnel hergeleitet. Soweit eine Vielzahl von Einwendern diese Vergleichbarkeit bestreiten, ergibt sich auch unter Ansetzung der Richtlinien zur Leistungsfähigkeit von Tunneln (vgl. Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001/Bild 5-7)) die ausreichende Leistungsfähigkeit des Riedleparktunnels. Der Riedleparktunnel ist mit Verkehrsbelastungen von 1.200 bis 1.300 Kfz/h je Fahrtrichtung prognostiziert, wobei dieses Verkehrsaufkommen ohne Beeinträchtigung der Verkehrsqualität bzw. ohne Staubildungen abgewickelt werden kann. Bei 1.400 bis 1.500 Kfz/h je Fahrtrichtung ist die Kapazitätsgrenze erreicht und es muss mit Störungen bzw. rückläufiger Durchflussgeschwindigkeit gerechnet werden. Die Verkehrsprognose geht aber in der Zwischenstufe von ca. 12.000 Kfz/24h je Fahrtrichtung im Riedleparktunnel aus. Unter Berücksichtigung des in der Verkehrsspitze zu erwartenden Verkehrsaufkommens (10 % des Tagesverkehrs eines Normalwerktages) liegt die Belastung hier bei 1.200 Kfz/h und somit im Bereich der Leistungsfähigkeit des Riedleparktunnels, wobei hier noch ca. 20 % Marge zur Kapazitätsgrenze bestehen. Daher wird selbst unter Berücksichtigung, dass in Urlaubszeiten das Verkehrsaufkommen um ca. 9-14 % erhöht ist, die Kapazitätsgrenze des Riedleparktunnels nicht erreicht.

Gleiches gilt bei Berücksichtigung des Messeverkehrs. An Wochenenden, an denen sich typischer Weise die Auswirkungen des Messeverkehrs bemerkbar machen, liegt das normale Verkehrsaufkommen in der Regel unterhalb des an Normalwerktagen festgestellten Verkehrsaufkommens. Hier wird der Spielraum des Riedleparktunnel ebenfalls nicht vollständig ausgeschöpft.

Daher sind die Befürchtungen der Einwender, es käme wegen mangelnder Leistungsfähigkeit des Riedleparktunnel zu Verdrängungseffekten in das nachgeordnete Straßennetz nicht begründet. Zwar kann es zu Spitzenzeiten des Urlaubsreiseverkehrs sowie zu ganz besonderen Messetagen oder im Falle eines Unfalls im Tunnel kurzzeitig zu einer Kapazitätsauslastung des Riedleparktunnels und somit zu verkehrlichen Defiziten kommen, jedoch erfolgt dann voraussichtlich eine Umfahrung des Tunnels auf kur-

zem Wege über die Colzmanstraße im Westen bzw. über die Ehlersstraße/Messezubringer im Osten. Weiträumige Verkehrsverlagerungen in das nachgeordnete Netz sind durch oben geschilderte singuläre Ereignisse nicht zu befürchten.

Auch ist es nicht Aufgabe der Straßenplanung hierfür Vorsorge zu treffen, solange nicht feststeht, dass die Defizite den Regelfall darstellen. Bei der Betrachtung des Planungszustandes Zwischenstufe ist hier weiter zu beachten, dass der einröhrige Riedleparktunnel nur ein temporärer Zustand ist, der mit der Verwirklichung des Bauabschnitts II C beim Planungsfall Zwischenstufe 2 beseitigt sein wird, womit dann auch die von den Einwendern befürchteten Kapazitätsengpässe endgültig beseitigt sind.

Zur Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Colzmanstraße im Besonderen:

Seitens der Einwender wurde die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Colzmanstraße insbesondere im Planungsfall Zwischenstufe bestritten. Auf diesen Einwand durchgeführte weitere Prüfungen ergaben, dass zur Herstellung der Leistungsfähigkeit des Colsmanknotens dessen bauliche und signaltechnische Umgestaltung (Grünzeitenmanagement, Staulängenkontrolle) erforderlich ist. Diesbezüglich wurde ein Änderungsverfahren durchgeführt (vgl. dazu die Ausführungen unter B. I. Erläuterung des Vorhabens sowie B. II. Planungsgeschichte und den Erläuterungsbericht für den Umbau des Knotenpunktes Colzmanstraße / Riedleöschstraße). Mit den nunmehr vorgesehenen Änderungen ist die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Colzmanstraße / Riedleöschstraße nachgewiesen. Dem von den Einwendern befürchteten Rückstau des Verkehrs mit Verdrängungseffekten in das nachgeordnete Netz wurde somit wirksam begegnet. Die im Rahmen des Änderungsverfahrens eingeholte Stellungnahme der Polizeidirektion Friedrichshafen sowie des Referates 62 beim Regierungspräsidium Tübingen bestätigen dies. Die Änderungsplanung des Knotenpunktes erfährt volle Zustimmung, wobei für die von der Polizei angesprochenen Details der Knotenpunktumgestaltung seitens der Antragstellerin entsprechende Zusagen (vgl. oben A. IV. 7. i.- k.) gegeben wurden.

Aus der Knotenpunktumgestaltung ergibt sich auch für das angrenzende Wohngebiet „Zeppelindorf“ keine Lärmproblematik. Die seitens der Antragstellerin durchgeführten Lärmberechnungen weisen zwar an einem Einzelpunkt (Gebäude Riedleöschstraße 32) eine Lärmsteigerung um 3,2 dB(A) auf, was den Anwendungsbereich der 16. BImSchV unter dem Gesichtspunkt der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 1. Alt der 16. BImSchV eröffnet. Die ermittelten Lärmpegel bleiben jedoch unter den Grenzwerten des § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV für reine Wohngebiete insbesondere, da der das Wohngebiet schützende bestehende Lärmschutzwall in Lage und Höhe unverändert bleibt.

Soweit das Wohngebiet „Zeppelindorf“ im Rahmen der Gesamtlärbetrachtung, der mittelbaren Auswirkungen, sowie des Bauabschnitts II C Berücksichtigung findet, wird auf die dortigen Ausführungen (vgl. unten B. VIII. 3.6.6.) verwiesen.

Ist somit die Verkehrsprognose der Modus Consult Ulm GmbH nicht zu beanstanden, bildet sie ebenfalls eine sachgerechte Grundlage für darauf aufbauende weitere Berechnungen wie z.B. für Lärm- oder Schadstoffimmissionen.

3.1.2. Einwendungen gegen die Lärmberechnung

Im folgenden werden nunmehr diejenigen Einwände abgehandelt, die sich konkret gegen die Lärmberechnung richten.

Seitens vieler Einwender wird vorgetragen, die angesetzte Entwurfsgeschwindigkeit von 120 km/h bzw. die durchschnittliche Geschwindigkeit von 130 km/h sei viel zu hoch angesetzt. Aus heutiger Sicht sei dies nicht mehr vertretbar, erst recht nicht im empfindlichen Bodenseebereich.

Entsprechend der RLS-90 wurde für die Lärmberechnung auf der B 31 neu im Bereich des zweibahnigen Ausbaus eine Höchstgeschwindigkeit für Pkw von 130 km/h und Lkw von 80 km/h, im Bereich des einbahnigen Ausbaus eine Höchstgeschwindigkeit für Pkw von 100 km/h und Lkw von 80 km/h zugrunde gelegt. Bei Straßen ohne Geschwindigkeitsbegrenzung wie der B 31 BA II B im zweibahnigen Bereich sind diese Höchstgeschwindigkeiten gem. Nr. 4.4.1.1.2 RLS-90 als Geschwindigkeitskorrektur in Ansatz zu bringen. Dass diese Geschwindigkeiten häufig nicht eingehalten werden, ist nicht relevant (vgl. BVerwG, Beschl. v. 04.09.2003, 4 B 76/03), da etwaigem verkehrswidrigem Verhalten der Verkehrsteilnehmer mit Mitteln des Straßenverkehrsrechts zu begegnen ist (vgl. so auch BVerwG, Urt. v. 23.11.2001, 4 A 46.99).

Im Bereich der einbahnigen Führung der B 31 neu wurde nach Nr. 4.4.1.1.1 RLS-90 ebenfalls korrekt die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Pkw von 100 km/h den Berechnungen zugrunde gelegt. Für Lkw ergibt sich wiederum aus Nr. 4.4.1.1.2 eine Geschwindigkeitskorrektur auf 80 km/h.

Bei den zu berechnenden Lärmpegeln handelt es sich um Mittelungspegel, die zwar Spitzenpegel in die Gewichtung einbeziehen, aber kurzfristige Höchstbelastungen jenseits der errechneten Pegel nicht ausschließen. Dass sich an einzelnen Tagen durchaus höhere Lärmpegel ergeben können, ist daher unbeachtlich, weil sie keinen jahresbezogenen Durchschnittsverkehr betreffen. Dieses Regelungsdefizit ist auch aus Gründen des verfassungsrechtlich gebotenen Gesundheitsschutzes und der Eigentumsgewährleistung nicht zu beanstanden. Es gehört zu den Wesensmerkmalen eines Mit-

lungspegels, dass der tatsächliche Lärmpegel zu bestimmten Zeiten höher, zu anderen Zeiten niedriger liegt (vgl. hierzu BVerwG, Urt. v. 21.03.1996, 4 A 10.95).

Eine Vielzahl von Einwendern macht geltend, der in der Lärmberechnung zugrunde gelegte Lkw-Anteil von 7,5 bis 8,8 % bzw. 9,2 bis 11,9 % sei viel zu niedrig. Es sei vielmehr nach der RLS-90 ein Lkw-Anteil zwischen dem für Bundesstraßen festgelegten Wert von 20 % und, wegen der überregionalen Verkehrsbedeutung der B 31 BA II B, dem Wert von Autobahnen (45 %) anzusetzen.

Die in der Lärmberechnung angesetzten Lkw-Anteile begegnen keinen durchgreifenden Bedenken. Diese liegen nach der Unterlage 11.2A zwischen 9,2 % und 11,9 % bzw. an den jeweiligen Anschlussstellen an die B 31 neu zwischen 4,0 % und 5,3 %. Zwar gibt Tabelle 3 der RLS-90 für bestimmte Straßenklassifizierungen bestimmte Lkw-Anteile über 2,8 t zulässiges Gesamtgewicht vor, jedoch findet Tabelle 3 der RLS-90 im hiesigen Planfeststellungsverfahren keine Anwendung. Nach Nr. 4.4.1.1.1 der RLS-90 ist auf die Anwendung der Tabelle 3 zu verzichten, wenn geeignete projektbezogene Untersuchungsergebnisse vorliegen, die zur Ermittlung der stündlichen Verkehrsstärke M (in Kfz/h) und des mittleren Lkw-Anteils p (über 2,8 t zulässiges Gesamtgewicht) in % am Gesamtverkehr für den Zeitraum zwischen 6.00-22.00 Uhr bzw. 22.00-6.00 Uhr als Mittelwert für alle Tage des Jahres herangezogen werden können. Diese geeigneten projektbezogenen Untersuchungsergebnisse liegen hier mit der Verkehrsuntersuchung der Modus Consult Ulm GmbH vor. Die Verkehrsprognose entspricht den an solche Prognosen zu stellenden Anforderungen insbesondere unterteilt sie den Verkehr in Pkw und Lkw-Anteile. Die in der Verkehrsprognose erhobenen Lkw-Anteile mit > 3,5 t Gesamtgewicht wurden dann für die Berechnung im Rahmen der RLS-90 auf Lkw-Anteile > 2,8 t Gesamtgewicht umgerechnet.

Dass diese Umrechnung mit einem gegenüber dem Umrechnungsfaktor für die Bodenseeregion um 0,1 niedrigerem Umrechnungsfaktor (i.v.F. 1,3) geschehen ist, ist aufgrund der angestrebten Bündelungsfunktion der B 31 BA II B nicht zu beanstanden.

Soweit hier aufgrund der Vorgehensweise die Tagwerte des Lkw-Anteils festgestellt wurden, ist nicht zu beanstanden, dass diesen Werten gleiche Nachtwerte gegenüber gestellt wurden. Für Bundesstraßen geht die RLS-90 bezüglich des Lkw-Anteils von einem identischen Tag- wie Nachtwert aus. Die angestrebte Bündelungsfunktion ändert nicht die Klassifizierung der B 31 neu als Bundesfernstraße nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 FStrG.

Das Prognosemodell der Modus Consult Ulm GmbH bezüglich des Schwerverkehrsanteils wird auch durch tatsächliche Ergebnisse bestätigt. So weist die Verkehrsmengenkarte 2000 der Straßenbauverwaltung des Landes Baden-Württemberg für die B 31 im Bereich östlich von Meersburg einen Schwerverkehrsanteil von 1.500 Kfz/24h > 3,5 t

zulässiges Gesamtgewicht aus. Im Analysenullfall 1998 wurde hier ein Schwerverkehrsanteil von ca. 1.600 Kfz/24h ermittelt. Bzgl. des Pkw-Anteils decken sich beide Erhebungen mit jeweils 17.900 Kfz/24h.

Soweit eingewandt wird, dass die Auswirkungen der Einführung der Lkw-Maut eine Erhöhung des Lkw-Anteils zur Folge hätte, ist dies bereits bei der Kalibrierung des Umlenigungsmodells berücksichtigt. Mautrelevante Veränderungen des Schwerverkehrs betreffen aber ausschließlich den Durchgangsverkehr. Dieser Anteil ist im hiesigen Raum gegenüber dem Regionalverkehr deutlich geringer, weswegen sich die Einführung der Lkw-Maut auf die Verkehrsprognose nur marginal auswirkt.

Soweit seitens der Einwender vorgetragen wird, die Einstufung des Gebietes entlang der Sonnenbergstraße müsse komplett als allgemeines Wohngebiet und nicht teilweise als Mischgebiet entsprechend § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV eingestuft werden, teilt die Planfeststellungsbehörde diese Auffassung nicht. Im Rahmen einer Ortsbegehung hat die Planfeststellungsbehörde das Gebiet, für das es keinen rechtskräftigen Bebauungsplan gibt, begangen.

Es ergeben sich hier folgende Einstufungen:

Die Sonnenbergstraße kann aufgrund ihrer unterschiedlichen Nutzungen in Teilgebiete (Betrachtung von Westen nach Osten) gegliedert werden.

Die Wohngebäude mit den Hausnummern 40, 42, 42/1, 44, 46 und 48 bilden eine zusammenhängende Einheit. In diesem Bereich sind sowohl Wohngebäude als auch Wirtschaftsgebäude vorhanden. Dieses Gebiet ist daher als Mischgebiet einzustufen.

Daran anschließend folgt mit den Gebäuden Nr. 34, 32, 30, 28/1, 28, 26, 24/1, 24 und 22 wie auch den neu errichteten Gebäuden in der Ilse-Essers-Straße eine zusammenhängende Einheit mit ausschließlicher Wohnnutzung. Dieses Gebiet ist daher als Wohngebiet einzustufen, wobei offen bleiben kann, ob es sich hierbei um ein allgemeines oder reines Wohngebiet handelt, da § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV für beide Gebietstypen denselben Grenzwert vorsieht.

Die sich hieran in Richtung Osten anschließenden Gebäude Nr. 18, 16/1, 16 und 14 als auch die Hotelanlage mit Haus Nr. 12 bilden wiederum eine zusammenhängende Einheit. Dieser Bereich wird durch eine Mischnutzung geprägt, so dass hier eine Einstufung als Mischgebiet erfolgt.

Für die so zugrunde gelegten Gebietskategorien sind jeweils die Grenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV eingehalten.

Soweit eingewandt wurde, dass infolge Veränderungen in der Landschaft sich die Lärmsituation ändern werde (z.B. durch Abholzung eines Waldes, der dann nicht mehr dämpfend wirken werde), weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass solche

Landschaftsaspekte bei der Berechnung der Lärmimmissionen nach der RLS-90 keine Rolle spielen.

3.1.3. Aktive Lärmschutzmaßnahmen nach § 41 Abs. 1 BImSchG

Als Folge des Ergebnisses der Lärmberechnungen und der in den verschiedenen Verfahrensstadien erhobenen Einwendungen sind folgende aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen (Streckenangaben in Bau-km):

Station	Höhe [m]	Maßnahme
1+560 bis 1+580 links	-	Angleichung Böschung
1+590 bis 1+680 links	1,00	Lärmschutzwall (LS-Wall)
2+140 bis 2+160 links	-	Geländemodellierung
2+170 bis 2+240 links	2,50	Lärmschutzwall
2+240 bis 2+410 links	2,00	Lärmschutzwall
2+440 bis 2+600 rechts	2,00	Lärmschutzwall
2+600 bis 2+760 rechts	3,00	Lärmschutzwall
2+760 bis 2+780 rechts	4,00	Lärmschutzwall
2+780 bis 2+850 rechts	5,00	Lärmschutzwall
2+760 bis 2+850 rechts	9,00 ü. Gelände	Geländemodellierung
0+090 bis 0+093 links (L 328b)	3,00	Lärmschutzwand (LS-Wand)
0+093 bis 0+096 links (L 328b)	4,50	Lärmschutzwand
0+096 bis 0+190 links (L 328b)	5,00	Lärmschutzwand
0+190 bis 0+230 links (L328b)	5,00	LS-Wall + LS-Wand
4+360 bis 4+500 rechts	2,50	Lärmschutzwall
4+500 bis 4+540 rechts	2,50 - 4,50	Lärmschutzwall
4+540 bis 4+820 rechts	4,50	Lärmschutzwall
4+820 bis 4+840 rechts	4,50 - 4,00	Lärmschutzwall
4+840 bis 4+900 rechts	4,00	Lärmschutzwall
4+900 bis 5+080 rechts	4,00	Lärmschutzwand
5+080 bis 5+280 rechts	4,00-0,00	Lärmschutzwall
0+040 bis 0+080 rechts (Achse 1100)	3,50	Lärmschutzwall
0+080 bis 0+120 rechts (Achse 1100)	3,50	Lärmschutzwall
0+120 bis 0+220 rechts (Achse 1100)	4,50	Lärmschutzwall
0+220 bis 0+260 rechts (Achse 1100)	4,50 - 6,25	Lärmschutzwall
0+000 bis 0+060 rechts (Achse 1111)	6,25	Lärmschutzwall
0+060 bis 0+080 rechts (Achse 1111)	6,25 - 6,00	Lärmschutzwall
0+080 bis 0+120 rechts (Achse 1111)	6,00	Lärmschutzwall

0+120 bis 0+130 rechts (Achse 1111)	6,00 - 5,00	Lärmschutzwall
0+130 bis 0+140 rechts (Achse 1111)	5,00 - 4,00	Lärmschutzwall
0+140 bis 0+150 rechts (Achse 1111)	4,00 - 3,50	Lärmschutzwall
0+150 bis 0+180 rechts (Achse 1111)	3,50	Lärmschutzwall
5+880 bis 6+330 rechts	3,50	Lärmschutzwall
6+330 bis 6+380 rechts	4,00	Lärmschutzwall
6+380 bis 6+520 rechts	4,00 + 3,00	LS-Wall + LS-Wand
7+130 bis 7+150 links	3,00	Lärmschutzwand
7+150 bis 7+480 links	2,00 + 1,50	LS-Wall + LS-Wand
7+480 bis 7+555 links	2,00	Lärmschutzwall

Des Weiteren wird auf die Darstellung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen in den Plänen (Unterlage 7A, Plan 1-9) verwiesen.

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

3.1.4. Passive Lärmschutzmaßnahmen nach § 41 Abs. 2 BImSchG

Trotz der vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen kommt es bei verschiedenen Gebäuden noch zu Grenzwertüberschreitungen, die im Grundsatz auch hier einen Anspruch auf aktive Lärmschutzmaßnahmen begründen würden.

Dies ist bei folgenden Gebäuden mit nachfolgenden Grenzwertüberschreitungen der Fall (WA = Allgemeines Wohngebiet, Kleinsiedlungsgebiet):

Gebäude	Himmelsrichtung Gebäudeseite	Stockwerk	Grenzwerte	Überschreitung tags dB(A)	Überschreitung nachts dB(A)
Klufferner Straße 85	Nordwest	EG	WA 59/49		1,5
	Nordwest	1. OG	WA 59/49	0,9	3,4
	Südwest	EG	WA 59/49		1,6
	Südwest	1. OG	WA 59/49	0,1	2,7
	Nord	EG	WA 59/49		0,1
	Nord	1. OG	WA 59/49	0,7	3,2
	Nordost	1. OG	WA 59/49	0,5	2,9
Klufferner	Nord	EG	WA 59/49	1,6	3,5

Straße 77/2					
	Nord	1. OG	WA 59/49	2,0	3,9
	Nord	2. OG	WA 59/49	2,3	4,2
	Ost	EG	WA 59/49	4,6	6,1
	Ost	1. OG	WA 59/49	4,7	6,2
	Ost	2. OG	WA 59/49	4,5	6,1
Klufterner Straße 77/1	Nord	EG	WA 59/49		1,1
	Nord	1. OG	WA 59/49		1,5
	Ost	EG	WA 59/49	2,3	3,9
	Ost	1. OG	WA 59/49	2,5	4,1
Klufterner Straße 77	Nord	EG	WA 59/49		2,0
	Nord	1. OG	WA 59/49	0,5	2,5
	Ost	EG	WA 59/49	0,1	1,9
	Ost	1. OG	WA 59/49	0,6	2,4
Klufterner Straße 75	Nord	DG	WA 59/49		1,0
	Ost	OG	WA 59/49		0,2
	Ost	DG	WA 59/49		0,8
Klufterner Straße 73	Nord	1. OG	WA 59/49		0,6
	Ost	1. OG	WA 59/49		0,1
Girishalde 10	Nord	1. OG	WA 59/49		0,2
Girishalde 21	Nord	EG	WA 59/49		0,7
	Nord	1.OG	WA 59/49		1,4
Fuchsweg 23	Nord	1.OG	WA 59/49		1,8
	Nord	2. OG	WA 59/49	0,5	3,1
	West	1. OG	WA 59/49		2,2
	West	2. OG	WA 59/49	0,5	3,1

Aktive Lärmschutzmaßnahmen können nach § 41 Abs. 2 BImSchG unterbleiben, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck

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

Gemessen an diesen Grundsätzen ist aktiver Lärmschutz für die zuvor aufgeführten Gebäude unverhältnismäßig im Sinne des § 41 Abs. 2 BImSchG (vgl. sogleich nachfolgend unten). Diesen Gebäuden steht daher ein Anspruch auf passiven Lärmschutz, der mit diesem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach jeweils festgestellt wird (vgl. III. 3. dieses Planfeststellungsbeschlusses).

3.1.4.1. Klufturner Straße 85 bis 73 sowie Girishalde 10 und 21

Die Gebäude Klufturner Straße 85, 77/2, 77/1, 77, 75 und 73 sowie die Gebäude Girishalde 10 und 21 (jeweils Ortsteil Spaltenstein) sind über den geplanten Lärmschutzwall an der B 31 BA II B und die Lärmschutzwand im Bereich der L 328 b hinaus nur unverhältnismäßig aktiv gegen Lärm zu schützen (§ 41 Abs. 2 BImSchG).

Die B 31 BA II B verläuft in diesem Bereich abfallend zur Brunnisach hin, so dass der Lärm aus dem Tal der Brunnisach auf die auf der Anhöhe liegenden Anwesen ausstrahlt. Aktiver Lärmschutz über technische Maßnahmen wäre hier nur über eine erhebliche Erhöhung der Lärmschutzwälle und Lärmschutzwände westlich der L 328b zu erreichen. Exemplarisch hat die Antragstellerin Lärmschutzwälle/wände auf einer Länge von 400 Metern und einer Höhe zwischen 2 bis 10 Metern berechnet. Diese Berechnungen zeigen, dass der einschlägige Immissionsgrenzwert an den Gebäuden Klufturner Straße 77/2, 77/1 und 77 weiterhin überschritten würde. Für einen Vollschutz wäre eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwälle/-wände erforderlich. Bereits bei einer Höhe der Lärmschutzwand von > 8,50 Metern ist eine landschaftsgerechte Einbindung aber nicht mehr gewährleistet.

Die prognostizierten Kosten für die berechneten Lärmschutzwälle/-wände beliefen sich auf 912.000 € (einen Vollschutz noch nicht mit eingerechnet). Die Kosten für passive Lärmschutzmaßnahmen an den über eine Wallerhöhung zu schützenden Gebäuden Klufturner Straße 85, 75 und 73 beliefen sich demgegenüber auf 55.400 €, wobei die

ebenfalls zu zahlenden Außenwohnbereichsentschädigungen diesen Betrag nicht entscheidungserheblich erhöhen.

Von der Straßenseite der L 328b her ist aktiver Lärmschutz aufgrund der an den Gebäuden bestehenden Zufahrtssituation nur unzureichend zu verwirklichen, da Lärmschutzwände - von den Einwendern geforderte Lärmschutzwälle lassen sich aufgrund des hohen Flächenbedarfs schon gar nicht realisieren - hier immer wieder unterbrochen werden müssten und so die technische Wirksamkeit des aktiven Lärmschutzes nicht gegeben wäre. Eine trotzdem zu errichtende Lärmschutzwand müsste auf einer Länge von 97,50 Metern mit einer Höhe von 14 Metern angeordnet werden, um die Immissionsgrenzwerte einhalten zu können, was im Hinblick auf Verschattung der Gebäude und den Auswirkungen auf das Landschaftsbild, ganz zu schweigen von der erdrückenden Wirkung solcher Lärmschutzwände, äußerst problematisch wäre.

Die Kosten einer solchen Lärmschutzwand beliefen sich auf 313.400 €, während sich die Kosten des passiven Lärmschutzes an den relevanten Gebäudeseiten der Gebäude Klufturner Straße 73-77/2 auf ca. 50.400 € beliefen, wobei die ebenfalls zu zahlenden Außenwohnbereichsentschädigungen diesen Betrag nicht entscheidungserheblich erhöhen.

Für die Gebäude Girishalde 10 und 21 wäre zum aktiven Lärmschutz eine Erhöhung des vorgesehenen Lärmschutzwalls im Bereich der Anschlussstelle Klufturn um 2,50 Meter erforderlich. Die Kosten hierfür beliefen sich auf 347.900 €, während die Kosten des passiven Lärmschutzes sich an diesen Gebäuden zusammen auf 4.050 € beliefen, wobei hier Außenwohnbereichsentschädigungen nicht anfallen, da die Immissionsgrenzwerte tags eingehalten sind (vgl. dazu Nr. 51.1 (2) VLärmSchR 97).

Eine weitere Möglichkeit diese Gebäude aktiv gegen Lärm zu schützen, wäre die Anordnung einer Lärmschutzwand (Länge 28 Meter, Höhe 7,50 Meter) nördlich des Gebäudes Girishalde 21. Hierfür würden Kosten in Höhe von 53.130 € zzgl. Grunderwerbskosten entstehen, abgesehen von den problematischen Auswirkungen einer 7,50 Meter hohen Lärmschutzwand auf das Landschaftsbild. Die Anordnung eines zusätzlichen Lärmschutzwalles an dieser Stelle wäre auch unter Berücksichtigung der Kaltluftproblematik bedenklich. Die entsprechenden Flächen befinden sich innerhalb eines Kaltluftsees, der sich zum Bodensee hin bewegt. Eine Erhöhung der Dammbauten bzw. die weitere Errichtung von Lärmschutzwällen würde hier zu einem Kaltluftmassenstau führen, der sich voraussichtlich negativ auf die benachbarten landwirtschaftlich mit Sonderkulturen genutzten Grundstücke auswirken würde.

Im Auftrag der Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabensträger für den betroffenen Bereich der Klufthener Straße Gebäude 73-85 sowie Girishalde 10 und 21 die Verwirklichung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen mittels Aufbringen eines offenporigen Asphalts (OPA), Hohlraumgehalt $\geq 15\%$, Kornaufbau 0/8 mm, $D_{\text{StrO}} -5 \text{ dB(A)}$, zwischen Bau-km 2+000 und Bau-km 3+500 auf der B 31 neu geprüft, um für diese Gebäude doch noch aktiven Schallschutz zu erreichen. Die Berechnung der Beurteilungspegel ergab, dass mit Verwendung eines OPA bei den Gebäuden Girishalde 10 und 21 sowie Klufthener Straße 73 und 75 die relevanten Gebietswerte nach der 16. BImSchV eingehalten werden könnten. Bei den anderen Gebäuden (Klufthener Straße 85, 77/2, 77/1 und 77) bliebe es auch bei Verwendung eines OPA bei Grenzwertüberschreitungen. Diese Sachlage rechtfertigt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde vollständig auf die Aufbringung eines OPA zu verzichten, da dieser sich als unverhältnismäßig im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG darstellt. Zunächst ist festzuhalten, dass nur bei der Hälfte der von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Anwesen mittels OPA die Lärmimmissionen soweit gemindert werden können, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden könnten. Bei den restlichen Gebäuden bliebe es auch bei Aufbringung des OPA bei Grenzwertüberschreitungen. Ferner betrüge die Verbesserung der Lärmsituation im gesamten Bereich durch OPA weniger als 3 dB(A) und läge somit unter der Wahrnehmbarkeitsschwelle für das menschlich Ohr. So würde beispielsweise am höchstbelasteten Gebäude Klufthener Straße 77/2 mittels OPA Schallpegelminderungen von maximal 2,6 dB(A) erreicht. Die Belastungen lägen hier dann immer noch um bis zu 5,8 dB(A) über den einschlägigen Grenzwerten der 16. BImSchV. Mittels OPA könnte die Lärmproblematik daher nicht vollständig bewältigt werden. Ferner ist zu berücksichtigen, dass die Kosten des erstmaligen Auftrags des OPA für das 1,5 km lange Teilstück der B 31 neu ca. 450.000 € Mehrkosten verursachen würden. Besonders ins Gewicht fielen jedoch die gegenüber einem gängigen Straßenbelag doppelt so hohen Folgekosten des OPA. Diese entstehen durch eine geringere Lebensdauer des OPA (10-12 Jahre) im Vergleich zu Splittmastixasphalt (15 Jahre) und Asphaltbeton (20-25 Jahre). Der OPA ist ebenfalls anfälliger gegen Beschädigungen (Öl und Benzin greifen z.B. die im OPA verwendeten Bindemittel an). Kleinflächige Instandsetzungen sind nur mit Asphaltbeton möglich, der neben der fehlenden Lärminderung auch den Wasserabfluss im Belag hindert. Eine vollständige Reparatur geht beim OPA allerdings immer mit erheblichen Behinderungen der Verkehrsteilnehmer einher.

Auch wäre beim OPA die Glättebildung problematisch. Ein erhöhter Winterdienstaufwand wäre erforderlich, was im Rahmen des Abwägungsbelanges der Verkehrssicherheit insbesondere bei den zulässigen Geschwindigkeiten auf der B 31 BA II B Berücksichtigung finden muss.

Eine Aufbringung eines OPA auf der L 328b brächte ebenfalls keine Verbesserung der Lärmsituation, da bei den hier zulässigen Geschwindigkeiten die lärmindernde Wirkung eines OPA nicht einträte.

Insgesamt stellt sich die Gewährung von weiteren aktiven Schallschutzmaßnahmen für die Gebäude Klufthener Straße 73-85 sowie Girishalde 10 und 21 daher unter den obigen Erwägungen als unverhältnismäßig im Sinne des § 41 Abs. 2 BImSchG dar.

Für die Gebäude in der Girishalde 10 und 21 sowie die Gebäude Klufthener Straße 73, 75 und 77 kommt hinzu, dass bei bestehendem Lärmschutzkonzept Grenzwertüberschreitung von maximal 2,5 dB(A) vorliegen, welche für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar sind (vgl. VGH BW, Urt. v. 14.5.1997, 3 S 1682/96 sowie Urt. v. 1.3.2007, 3 S 129/06).

3.1.4.2. Fuchsweg 23

Das Gebäude Fuchsweg 23 (Ortsteil Waggerhausen) könnte technisch nur mit einer Tunnelverlängerung von ca. 100 Metern aktiv gegen Lärm geschützt werden. Lärmschutzwälle bzw. -wände bewirken aufgrund der örtlichen topographischen Situation keinen Schutz für das betroffene erste und zweite Obergeschoss. Die Kosten einer Tunnelverlängerung beliefen sich auf 3,1 Mio. €, demgegenüber betragen die Kosten passiven Lärmschutzes 7.300 €. Angesichts der geringen Anzahl der betroffenen Bewohner sowie einer maximalen Grenzwertüberschreitung von 3,1 dB(A), welche gerade im Bereich der Hörbarkeit von 3 dB(A) liegt (vgl. VGH BW, Urt. v. 14.5.1997, 3 S 1682/96 sowie Urt. v. 1.3.2007, 3 S 129/06) werden weitere aktive Schallschutzmaßnahmen hier als unverhältnismäßig im Sinne des § 41 Abs. 2 BImSchG angesehen.

Für das betroffene Gebäude Fuchsweg 23 wird daher mit diesem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen zuerkannt (vgl. III. 3. dieses Planfeststellungsbeschlusses).

Der Vollständigkeit halber weist die Planfeststellungsbehörde an dieser Stelle darauf hin, dass für das nach der ersten Offenlage der Planunterlagen errichtete Gebäude Fuchsweg 16 auf Flurstück 113/25, Gemarkung Friedrichshafen, noch eine ergänzende Lärmberechnung durchgeführt wurde. Die einschlägigen Grenzwerte eines Mischgebietes von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts werden weit unterschritten (der Beurteilungspegel beträgt im Aufpunkt 304 (Nordseite, 2.OG) 55,7 dB(A) tags und 48,3 dB(A) nachts). Für die ebenfalls in diesem Baugebiet nach der Offenlage der Planunterlagen errichteten weiteren Häuser, liegen auch keine Grenzwertüberschreitungen vor, da diese Häuser durch die vorhandene Bebauung bzw. topographisch abgeschirmt werden.

3.1.4.3. Heiseloch 4

Für das mit Baugenehmigung vom 21.12.2004 auf Flurstück 185/7 errichtete Einfamilienwohnhaus mit Einliegerwohnung und Garage für zwei notwendige Stellplätze (Heiseloch 4) ergibt sich hinsichtlich des Lärmschutzes folgende Situation: Für das Gebäude ergeben sich unter Zugrundelegung der Grenzwerte des § 2 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV (64 dB(A) tags, 54 dB(A) nachts) hinsichtlich Lärmimmissionen ohne aktiven Lärmschutz für den Teilpegel der B 31 neu Grenzwertüberschreitungen von maximal 3 dB(A). Die Gesamtpegelberechnung (B 31 neu + L 328b) ergibt keine Überschreitung der Grenzwerte zur Gesundheitsgefährdung. Mit dem Bau einer Lärmschutzwand (Höhe 1,50 - 3,00 Meter) zwischen Station 0+140 bis Station 0+360 könnte das Gebäude aktiv gegen Lärm geschützt werden. Die Kosten dieser aktiven Lärmschutzmaßnahme beliefen sich auf 137.000 €, während sich die Kosten für passive Lärmschutzmaßnahmen auf 19.700 € beliefen, wobei die ebenfalls zu zahlenden Außenwohnbereichsent-schädigungen diesen Betrag nicht entscheidungserheblich erhöhen.

Es besteht jedoch trotz Grenzwertüberschreitung kein Anspruch auf aktiven Lärm-schutz, da sich dieser als unverhältnismäßig im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG dar-stellt. Neben der dargestellten Kostenrelation und der geringen Anzahl zu schützender Bewohner ist hier zu berücksichtigen, dass die Baugenehmigung für das Gebäude in Kenntnis des Planfeststellungsverfahrens zur B 31 BA II B beantragt wurde. Der Antrag auf Baugenehmigung wurde am 18.8.2004 gestellt, die Baugenehmigung wurde am 21.12.2004 erteilt, die Planunterlagen lagen erstmals vom 26.5.2003 bis einschließlich 25.6.2003 offen. Diese Wertung kommt auch in der Baugenehmigung der Stadt Fried- richshafen deutlich zum Ausdruck, denn dort ist unter den Nebenbestimmungen ver- merkt, dass „das Baugrundstück zukünftig durch Immissionen belastet wird und die bauliche Anlage in Kenntnis der Planung der B 31 neu errichtet wird“.

Der Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen wird allerdings hiermit dem Grunde nach festgesetzt (vgl. III. 3. dieses Planfeststellungsbeschlusses).

Die gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe sind dage- gen eingehalten.

Soweit Bewohner des Gebäudes im Anhörungsverfahren unzumutbare Lärmbelästi- gungen im Hinblick auf die in den Plänen dargestellten Baustraßen einwenden, weist die Planfeststellungsbehörde hierzu zunächst auf die Abhandlung der Lärmsituation während der Bauphase hin. Weiter wird klargestellt, dass sich in den Plänen keine Bau- straßen befinden. Über deren Notwendigkeit und Lage wird erst in der Ausführungspla- nung entschieden. Die Antragstellerin wird hierbei die Interessen der Einwender soweit möglich berücksichtigen.

3.2. Gesamtlärbetrachtung (Summenpegel)

Der Beurteilungspegel im Sinne der 16. BImSchV bezieht sich ausschließlich auf die neu zu bauenden oder zu verändernden Straßen. Es ist also grundsätzlich kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden. Vorbelastungen des Gebiets durch die vorhandenen Straßen bleiben deshalb für den alleine auf die Immissionen des Straßenbauvorhabens abstellenden Schallschutz nach der 16. BImSchV grundsätzlich unbeachtlich. Insbesondere aus volkswirtschaftlichen Gründen, um die Finanzierbarkeit künftiger verkehrlicher Infrastrukturmaßnahmen zu gewährleisten, hat sich der Gesetzgeber, obwohl dies fachlich möglicherweise wünschenswert wäre, gegen die Bildung von Summenpegeln entschieden.

Allerdings ist bereits vorhandener Verkehrslärm und die durch den Bau einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigung für die Beurteilung als Summenpegel dann entscheidend, wenn die Grenze zur Gesundheitsgefährdung überschritten wird. Dies ist erst ab äquivalenten Dauerschallpegeln von 70 dB(A) bis 75 dB(A) am Tag und 60 dB(A) bis 65 dB(A) in der Nacht der Fall (vgl. Halama/Stüer, Lärmschutz in der Planung, NVwZ 2003, 137). Bleibt die Gesamtbelastung unter diesen Werten, ist der Summenpegel nicht zu beachten. Zugunsten der durch die B 31 BA II B Betroffenen setzt die Planfeststellungsbehörde die Grenze zur Gesundheitsgefährdung hier bei 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts an. Im Rahmen der Gesamtlärbetrachtung wurden fünf Bereiche gutachterlich untersucht:

Bereich B 31 neu / K 7742 (Raderacher Straße)

Bereich B 31 neu / Zubringer zur B 31 neu / L 328 b (Sparbruck)

Bereich B 31 neu / K 7740 (Sonnenbergstraße / Waggershauser Straße)

Bereich B 31 neu / K 7739 (Colsmanstraße)

Bereich B 31 neu / L 328 b (Klufterner Straße)

Bei den Berechnungen wurden sowohl der Planungsfall Zwischenstufe als auch der Planungsfall 7.5 untersucht, um den ungünstigsten Fall im Überlagerungsfall zu ermitteln.

Hieraus ergeben sich folgende Ergebnisse:

Beim Gebäude Sparbrucker Straße 5 ist im EG auf der SW-Seite der Nachtwert von 60 dB(A) um 0,1 dB(A) überschritten. Damit dieses Gebäude aktiv gegen Lärm geschützt werden könnte, müsste eine Lärmschutzwand auf dem Grundstück zur L 328b hin an-

geordnet werden. Über diesen Bereich wird das Grundstück jedoch erschlossen, so dass aktiver Lärmschutz technisch nicht möglich ist. Für dieses Gebäude wird daher ein Anspruch auf Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach festgesetzt (vgl. III. 3. dieses Planfeststellungsbeschlusses).

Eine Außenwohnbereichsentschädigung entfällt, da der Immissionsgrenzwert tags eingehalten wird (vgl. Nr. 51.1 (2) VLärmSchR 97).

Im Hinblick auf die Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte bei nur einem Gebäude und um nur 0,1 dB(A) - was sich unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle für das menschliche Ohr befindet - erachtet die Planfeststellungsbehörde weitergehende aktive Lärmschutzmaßnahmen als unverhältnismäßig im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG.

Die im Bereich Colzmanstraße errechneten Grenzwertüberschreitungen werden im Hinblick auf die Gesamtlärmbetrachtung gesondert im Abschnitt der mittelbaren Lärmauswirkungen (6.6) betrachtet. Hierauf wird an dieser Stelle verwiesen.

In den übrigen untersuchten Bereichen treten im Hinblick auf die Gesamtlärmbelastungen keine Überschreitungen der relevanten Grenzwerte über die Schwelle der Gesundheitsgefährdung auf.

3.3. Lärm während der Bauphase

Auch während der Bauphase ist nicht mit unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen zu rechnen. Der Vorhabensträger rechnet mit einer Bauzeit von ca. 4 Jahren, wobei die Maßnahme in einem Zuge durchgeführt werden soll. Kreuzende Wege und Straßen müssen beim Bau der B 31 BA II B gesperrt werden, weswegen Umleitungen erforderlich werden, die jedoch größtenteils über das vorhandene Straßennetz erfolgen. Je nach den örtlichen Verhältnissen werden provisorische Umfahrungen hergestellt, welche nach Fertigstellung der Kreuzungen wieder zurückgebaut werden.

Zwar kann der Umleitungsverkehr auf dem vorhandenen Straßennetz zu einer Erhöhung der Verkehrsmenge führen, jedoch handelt es sich hierbei um ein zumeist kurzfristiges Ereignis, da die kreuzenden Wege und Straßen nach Herstellung der Kreuzungsbauwerke wieder freigegeben werden können. Im Hinblick auf die eigentlichen Bauarbeiten wird durch Auflagen sichergestellt, dass lärmintensive Arbeiten im Bereich von Wohnbereichen grundsätzlich auf die Tageszeit an Wochentagen beschränkt werden. Auch müssen die zu verwendenden Baumaschinen den Anforderungen der 32. BImSchV entsprechen (vgl. dazu auch die Nebenbestimmung V.3.3).

Verbleibende Lärmbeeinträchtigungen während der Bauphase sind für die Betroffenen zumutbar.

3.4. Atypische Sonderfälle

Die Konkretisierung der schädlichen Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche ist nach ständiger Rechtsprechung mit der 16. BImSchV für den Regelfall abschließend erfolgt. Schädliche Lärmeinwirkungen unterhalb dieser Grenze kommen deshalb nur in atypischen Sonderfällen in Betracht. In solchen Fällen können unter direktem Rückgriff auf § 41 BImSchG (ggf.) zusätzliche Schallschutzmaßnahmen ergriffen werden. Solche atypischen Fälle können vorliegen, wenn Verkehrslärmbelastungen absehbar sind, die wegen besonderer örtlicher Gegebenheiten oder mit Rücksicht auf die in der 16. BImSchV festgelegten Berechnungsmethoden zur Bestimmung der maßgeblichen Beurteilungspegel auch unter Berücksichtigung des Kompromisscharakters der in der 16. BImSchV bestimmten Lärmgrenzwerte und ihrer bewussten Pauschalierung erkennbar in ihrer Belastungsintensität nicht angemessen erfasst werden. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde liegen solche besonderen Ausnahmefälle für das hiesige Planvorhaben nicht vor. Bezüglich der Summation von Verkehrsgeräuschen, für welche die Rechtsprechung einen atypischen Sonderfall anerkennt, hat die Planfeststellungsbehörde mit den obigen Ausführungen (vgl. oben 2.) eine gesonderte Betrachtung vorgenommen und der Problematik über die im Beschluss festgesetzten Auflagen Rechnung getragen.

3.5. Lärm im Rahmen der fachplanerischen Abwägung

Schließlich kommt in Einzelfällen noch die Anordnung von weitergehendem Lärmschutz unterhalb der Schwelle der Lärmgrenzwerte im Rahmen der allgemeinen Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG in Betracht. Regelmäßig wird aber bei der Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV für einen solchen zusätzlichen Abwägungsschritt kein Anlass bestehen. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist hier für zusätzlichen Lärmschutz unterhalb der Grenzwerte kein Raum. Eine Minderung der Lärmbetroffenheit kommt mit wenig aufwendigen zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen nicht in Betracht, zumal das Lärmschutzkonzept der Planung nach der ersten Offenlage im Jahre 2003 bereits optimiert wurde. Auch handelt es sich bei dem betroffenen Raum um kein lärmunbelastetes Gebiet. Im Bereich der B 31 neu befinden sich bereits zahlreiche Straßen. Ferner besitzt der Bodenseekreis die höchste Dichte an Verkehrswegen im Regierungsbezirk Tübingen.

Soweit seitens einiger Einwender über die oben dargestellten Ausführungen zum Lärmschutz weitergehende lärmindernde Maßnahmen gefordert werden (z.B. Verwendung lärmindernder Straßenbeläge, Erhöhung von Lärmschutzwänden, Tieferlegung und Überdeckelung der B 31 neu), sieht die Planfeststellungsbehörde aus den zuvor aufge-

fürten Gründen hierfür keine Veranlassung. Weiterhin ist zu bedenken, dass eine Überdeckung unverhältnismäßig hohe Kosten verursachen würde. Eine Tieferlegung der Trasse würde einen Massenüberschuss zu Folge haben sowie Eingriffe in das Grundwasser notwendig machen. In einer Gesamtschau der Planung ergibt sich aus abwägungsrelevanten Gesichtspunkten im Rahmen des § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG keine Notwendigkeit für weitergehende Lärmschutzmaßnahmen.

3.6. Mittelbare Lärmauswirkungen der B 31 BA II B

3.6.1. Rechtliche Grundlagen

Der Bau der B 31 BA II B führt jedoch nicht nur zu unmittelbaren Lärmauswirkungen, die von der Neubautrasse selbst ausgehen, sondern über geänderte Verkehrsbeziehungen und Verkehrsströme auch zu mittelbaren Lärmbeeinträchtigungen im nachgeordneten Straßennetz. Nimmt als Folge der geplanten Straßenbaumaßnahme der Verkehr auf einer anderen vorhandenen Straße zu, ist der hiervon ausgehende Lärmzuwachs im Rahmen der Abwägung (sc. nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG) zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf einer anderen Straße besteht (vgl. BVerwG, Urt. v. 17.3.2005, 4 A 18.04). Im vorliegenden Planfeststellungsverfahren treten diese mittelbaren Lärmbeeinträchtigungen insbesondere im Planungsfall Zwischenstufe (B 31 neu zweibahnig mit Weiterführung bis Immenstaad und B 31 Riedleparktunnel weiterhin einbahnig wie Bestand) auf. Die Verkehrsgutachter haben mit Stellungnahme vom 27.9.2006 zu den mittelbaren Lärmauswirkungen durch den Neubau der B 31 BA II B Stellung genommen. Basis dieser Stellungnahme ist die Verkehrsuntersuchung vom 30.11.2005 mit durch den FNP 2015 der Stadt Friedrichshafen verursachten Fortschreibungen. Diese Verkehrsuntersuchung ist nach den obigen Ausführungen taugliche Grundlage auch für die mittelbaren Lärmbeeinträchtigungen, welche durch den Bau der B 31 BA II B verursacht werden. Ferner stützt die Planfeststellungsbehörde ihre Erwägungen diesbezüglich auf die eingegangene Stellungnahme der Träger öffentlicher Belange sowie der Einwender. Auch hat die Antragstellerin ergänzende Berechnungen zu den mittelbaren Lärmauswirkungen des Baus der B 31 BA II B erstellt.

Zunächst ist jedoch im Rahmen der Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG zu berücksichtigen, dass es bei der Betrachtung der mittelbaren Lärmauswirkungen des hiesigen Vorhabens darauf ankommt, ob zwischen dem Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Lärmzunahme ein eindeutiger Ursachenzusammenhang festzustellen ist.

Diesen eindeutigen Ursachenzusammenhang sieht die Planfeststellungsbehörde für folgende Strecken gegeben:

Auf der B 31 alt im Bereich der Ortsrandlage von Immenstaad am Bodensee (vgl. 6.2).

Auf der von der Anschlussstelle Kluftern/Spaltenstein bis zur B 33 nach Norden führenden L 328b und L 207 in den Ortsdurchfahrten Efrizweiler, Kluftern und Lipbach (vgl. 6.3).

Auf der K 7742 in den Ortsdurchfahrten von Manzell (Neuhäuser) und Schnetzenhausen (vgl. 6.4).

Auf der B 31 alt im Bereich Colsmanknoten und Folgeabschnitt BA II C (vgl. 6.5 und 6.6).

Bei diesen Strecken, die unmittelbar mit dem Neubauabschnitt der B 31 neu verknüpft sind, kommt es nach den Darstellungen des Verkehrsgutachtens zu mittelbaren Lärmbeeinträchtigungen durch die Änderung der Verkehrsbeziehungen beim Neubau der B 31 BA II B.

Soweit das Verkehrsmodell auch für einige andere Straßenzüge wie z.B. im Stadtbereich von Friedrichshafen oder Straßen, die keinen direkten Anschluss an die Neubaumaßnahme haben, eine Steigerung der Verkehrsmenge aufweist, ist diese nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht abwägungserheblich, da es hier am eindeutigen Ursachenzusammenhang fehlt.

Das Prognosemodell geht bei den Belastungsangaben für den Innenstadtbereich von Friedrichshafen davon aus, dass diese zu relativieren sind und in Teilbereichen nur als Größenordnung bzw. Anhalt zu verstehen sind. Deutlich wird dies auch durch die Tatsache, dass im Stadtgebiet von Friedrichshafen nicht alle möglichen Straßen in die Verkehrsprognose mit einbezogen wurden (aber auch nicht einbezogen werden mussten). Weiterhin existieren insbesondere in Innenstadtbereichen komplexe Verkehrszusammenhänge, die nur schwer prognostizierbar sind und bereits durch geringfügige Ereignisse wie verkehrsberuhigende Maßnahmen oder eine geänderte Ampelschaltung weitreichend beeinflusst werden können.

Bei der Beurteilung von Fernbeziehungen geht das Prognosemodell davon aus, dass insbesondere in den Randbereichen die Darstellung der Verkehrsbeziehungen nur über ein vereinfachtes Netzmodell möglich ist. Je mehr Knotenpunkte die Verkehrsteilnehmer passieren, desto mehr Fahrtmöglichkeiten stehen ihnen zur Verfügung, so dass die Prognoseunsicherheit wächst. Auch werden die verkehrlichen Auswirkungen im nach-

geordneten, schwach belasteten Verkehrsstraßennetz modellbedingt verzerrt dargestellt, was unter Umständen auf diesen Straßen zu einer überhöht dargestellten Verkehrszunahme führen kann.

Die zuvor beschriebenen Unschärfen sind im Stadtgebiet bzw. nachgeordneten, schwach belasteten Straßennetz höher einzuschätzen als im bevorrechtigten Straßennetz, insbesondere bei der B 31 und deren direkte Zubringer.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde liegen daher für nicht unmittelbar an die Neubaumaßnahme anschließende Bereiche Prognoseunsicherheiten vor, die im Rahmen der Beurteilung der mittelbaren Lärmbelastungen so erheblich sind, dass der von der Rechtsprechung geforderte eindeutige Ursachenzusammenhang (im Sinne einer *conditio sine qua non*) nicht mehr festgestellt werden kann.

Auf den so abgeschichteten Streckenzügen ist dann zunächst zu beurteilen, ob die Lärmzunahme mehr als unerheblich ist. Dies ist auf jeden Fall immer dann der Fall, wenn durch die Lärmzunahme eine Pegelerhöhung eintritt, welche das Kriterium einer wesentlichen Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV erfüllen würde (vgl. dazu auch VGH BW, Urt. v. 28.6.2006, 5 S 1769/05). Dies bedeutet aber noch nicht, dass den Betroffenen daraus unmittelbar ein Anspruch auf (passiven) Lärmschutz zustünde. Diese Frage wird erst im Rahmen der Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG entschieden, denn ein Anspruch auf Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen wird nur dann vermittelt, wenn jede andere Entscheidung als die Gewährung von Lärmschutz abwägungsfehlerhaft ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 17.3.2005, 4 A 18/04). Für die zu tätige Abwägung kann die 16. BImSchV eine Orientierung geben. Die Rechtsprechung geht zur Zeit davon aus, dass bei Einhaltung der Kern-, Dorf- und Mischgebietsgrenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse gewahrt sind. Diese zur Planungshoheit der Gemeinde (vgl. Art. 28 Abs. 2 GG, Art. 71 LV) ergangene Entscheidung kann auf Anwohner übertragen werden, da das BVerwG in seiner Begründung auf das Vorliegen von gesunden Wohnverhältnissen abstellt, die gerade Anwohner betreffen (für diese Übertragung der Rechtsprechung auf Anwohner wohl auch Gatz, Anmerkung zu BVerwG, Urt. v. 17.3.2005, 4 A 18/04, juris). Die Planfeststellungsbehörde weist jedoch besonders darauf hin, dass die 16. BImSchV i.V.m. § 41 Abs. 1 BImSchG im Rahmen der Beurteilung der mittelbaren Lärmauswirkungen eines Vorhabens nicht unmittelbar anwendbar ist (so ausdrücklich BVerwG, Urt. v. 17.3.2005, 4 A 18/04), weswegen ein alleiniges Abstellen auf die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht ausreicht, da sonst - quasi über die Hintertür - der Geltungsbereich der 16. BImSchV auch bei mittelbaren Lärmbelastungen eröffnet würde. In die nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG zu tätige Abwägung fließen daher weitere Gesichtspunkte ein, wie die tatsächliche Höhe der Beurtei-

lungspegel, die Vorbelastung der Gebiete (ggf. unter Betrachtung des Prognose-Nullfalls), die Frage der Wahrnehmbarkeit der Lärmsteigerungen sowie insbesondere die Dauer der mittelbaren Auswirkungen bei abschnittsweiser Planung.

Betrachtet man die oben aufgeführten Straßenzüge, so ergibt sich folgendes Bild:

3.6.2. Ortsrandstraße von Immenstaad (B 31 alt)

Im Bereich der Ortsrandstraße von Immenstaad am Bodensee (B 31 alt) nimmt der Verkehr am unmittelbaren Anschluss der B 31 II B in der Gegenüberstellung von Prognose-Nullfall und Planungsfall Zwischenstufe um absolut ca. 2.500 Kfz/24h zu. Bis zum westlichen Rand der Bebauung von Immenstaad reduziert sich diese Zunahme im Durchschnitt auf ca. 1.200 Kfz/24h (vgl. Plan 18 der Verkehrsuntersuchung). Diese Zunahme wird von der Planfeststellungsbehörde als erheblich eingestuft, da am höchstbelasteten Gebäude in der Spiegelbergstraße 3 die Grenzwerte des § 2 Abs. 2 Nr. 2 2. Alt. der 16. BImSchV (= 60 dB(A) nachts) überschritten sind. Somit ist im Rahmen der Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG über die Gewährung von Lärmschutzmaßnahmen zu entscheiden.

Für die Zuerkennung von Lärmschutzmaßnahmen spricht, dass der für die Abwägung von der Rechtsprechung normierte Orientierungswert von 64/54 dB(A) überschritten ist (vgl. die Ergebnisse zusätzlicher schalltechnischer Berechnungen in Unterlage 11.3A der Planfeststellungsunterlagen). Jedoch kann dies im vorliegenden Falle nicht die allein maßgebliche Schwelle sein, da diese Werte bereits im Prognose-Nullfall 2020 erheblich überschritten werden (die Werte überschreiten bereits im Prognosenufall die Grenze zur Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags). Die insoweit bestehende Vorbelastung muss hier in der Abwägung eine Rolle spielen. Ferner ist unter zeitlichen Aspekten zu berücksichtigen, dass bei Verwirklichung des Planungsfalles Zwischenstufe 2 auf dem hier in Rede stehenden Abschnitt der B 31 alt eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens prognostiziert wird (es erfolgt am exemplarisch gerechneten höchstbelasteten Gebäude Spiegelbergstraße 3 eine Reduzierung um aufgerundet 1 dB(A)). Im Planungsfall 7.5 tritt schließlich eine äußerst signifikante Entlastungswirkung ein. Die Prognosewerte für den auf der B 31 alt verbleibenden Verkehr liegen dann unter denjenigen Werten, welche die Rechtsprechung für das Bestehen gesunder Wohnverhältnisse heranzieht. Absolut gesehen, treten im Planungsfall 7.5 Entlastungen von bis zu 7 dB(A) auf.

Schließlich bleiben die Pegelerhöhungen beim Planungsfall Zwischenstufe im hiesigen Bereich mit maximal 0,4 bzw. 0,5 dB(A) auch unter der Wahrnehmbarkeitsgrenze von 3 dB(A) (vgl. dazu VGH BW, Urt. v. 28.6.2006, 5 S 1769/05, unter Bezugnahme auf VGH BW, Urt. v. 14.5.1997, 3 S 1682/96).

Für die im Planungsfall Zwischenstufe auf diesem Straßenzug eintretenden Belastungen sieht die Planfeststellungsbehörde daher unter Lärmschutz Gesichtspunkten nach sachgerechter Abwägung Handlungsbedarf nur bei den Gebäuden, bei welchen die Lärmgrenzwerte über den in § 2 Abs. 2 Nr. 2 2. Alt. der 16. BImSchV normierten Werten von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts liegen unabhängig davon, ob hier eine Hörbarkeit eintritt, da hier aus Gründen des Gesundheitsschutzes jede Verschlechterung zu vermeiden ist. Diese Gebäude sind in der Anlage 5 zu diesem Planfeststellungsbeschluss tabellarisch dargestellt. Die tabellarische Darstellung beruht auf von der Antragstellerin gefertigten Isophonenplänen, welche die 60dB(A) / 70 dB(A) Isophone jeweils in 3 Meter, 5,50 Meter und 8 Meter über Grund darstellen, wobei zum Teil bereits Einzelpunktberechnungen zur Ermittlung der genauen Betroffenheiten gefertigt wurden. Für diese Gebäude wird daher unter Abwägungsgesichtspunkten im Planfeststellungsbeschluss ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt, der - wo notwendig - auch eine Außenwohnbereichsentschädigung umfasst, sofern eine Einzelpunktberechnung die Überschreitung der Grenzwerte zur Gesundheitsgefährdung bei den jeweiligen Gebäuden bestätigt und nicht vor Inbetriebnahme der B 31 BA II B weitere Elemente des Planungsfalls 7.5 verwirklicht sind (vgl. dazu III 4. dieses Planfeststellungsbeschlusses).

Die Planfeststellungsbehörde sieht, dass für Gebäude die im dB(A)-Bereich zwischen 54 und 60 dB(A) nachts sowie 64 und 70 dB(A) tags liegen, ein Schutzdefizit besteht. Dieses ist aber unter den oben dargestellten Abwägungsgesichtspunkten hinzunehmen. Aktive Lärmschutzmaßnahmen stellen sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde in diesem Bereich unter Abwägungsgesichtspunkten (§ 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG) und unter Berücksichtigung der Wertung des § 41 Abs. 2 BImSchG als unverhältnismäßig dar.

Als aktive Lärmschutzmaßnahme wurde zunächst die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 31 alt geprüft. Dies wurde speziell durch die Gemeinde Immenstaad gefordert. Selbst eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50/50 km/h (Pkw/Lkw) ergäbe nach Berechnungen für das höchstbelastete Gebäude Spiegelberg 3 nur eine Verbesserung um 2 dB(A). Es verblieben daher an diesem Gebäude in den Geschossen 1. OG bis 8. OG Lärmbelastungen, die nachts den Grenzwert zur Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) überschreiten (vgl. die zusätzliche Berechnung der Antragstellerin vom 14.12.2007). Aufgrund der an die Ortsrandstraße Immenstaad angrenzenden Bebauung ist dieser Befund auch auf weitere dort befindliche Gebäude übertragbar. Zudem wäre eine Lärminderung um 2 dB(A) für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar. Unter diesen Aspekten und unter Berücksichtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs - einem ebenfalls vom FStrG anerkannten Kriterium (vgl.

§§ 8a Abs. 6, 9 Abs. 3 FStrG) - hat die Planfeststellungsbehörde daher auf die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung verzichtet.

Als aktive Lärmschutzmaßnahme wurde die Aufbringung eines offenporigen Asphalt (OPA) geprüft. Dies wurde seitens der Gemeinde Immenstaad ausdrücklich für den Bereich der B 31 alt zwischen Dornierkreuzung und Kirchberg gefordert. Die durchgeführten Berechnungen haben jedoch gezeigt, dass mit der Aufbringung eines OPA nur eine geringe Zahl von Gebäuden aus dem Bereich der gesundheitsgefährdenden Lärmeinwirkungen herausfielen. Die mittelbaren Auswirkungen des Baus der B 31 BA II B wären über die Aufbringung eines OPA unter Lärmschutzgesichtspunkten nicht vollständig bzw. auch nicht nur ansatzweise zu bewältigen gewesen. Aufgrund der in der Regel bestehenden Entfernung der Wohnbebauung zur Ortsrandstraße B 31 alt ergäben sich durch die Aufbringung eines OPA nur Pegelminderungen, die unter der Hörbarkeitsgrenze von 3 dB(A) lägen. Den Betroffenen ist daher über die Gewährung passiver Lärmschutzmaßnahmen mehr gedient, als über die nur unzureichende Konfliktbewältigung über aktive Lärmschutzmaßnahmen (Aufbringen des OPA). Abschließend ist zu berücksichtigen, dass auf der Ortsrandstraße B 31 alt bereits heute im Bereich der Netzknoten 8322001 und Netzknoten 8322030 zwischen den Stationen 1+462 und 3+395 ein OPA liegt.

Im Rahmen der Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG sind ebenfalls die Belange der Gemeinde Immenstaad zu berücksichtigen (vgl. zur geforderten Geschwindigkeitsbegrenzung sowie zur Aufbringung eines OPA bereits oben).

Die betroffenen Baugebiete wurden bereits oben in der Abwägung behandelt.

Soweit seitens der Gemeinde die gemeindlichen Einrichtungen „Kindergarten Seegad del“, „Stephan-Brodmann-Schule“, „Pflegeheim St. Vinzenz-Palotti“ sowie „Haus für Erholung, Bildung und Begegnung der Pallottiner, Schloss Hersberg“ aufgeführt werden, weist die Planfeststellungsbehörde ergänzend zu den oben dargestellten Abwägungskriterien darauf hin, dass diese Einrichtungen sich, bis auf das Schloss Herlsberg, außerhalb der 54 dB(A) Isophone befinden und dort somit von gesunden Wohnverhältnissen ausgegangen werden kann.

Für Schloss Herlsberg sieht die Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf die bereits heute bestehende Vorbelastung und die unter der Hörbarkeitsschwelle liegende Steigerung der Lärmpegel im Planungsfall Zwischenstufe keinen weiteren Handlungsbedarf.

Soweit seitens der Gemeinde die Geltung der DIN 18005 beansprucht wird, geht die Planfeststellungsbehörde mit dem BVerwG, Urt. v. 17.3.2005, 4 A 18/04, davon aus, dass als Orientierungswerte für gesunde Wohnverhältnisse die Werte der 16. BImSchV einschlägig sind. Nach Nr. 3.1.2.1 der DIN 18005 ist diese auf Planfeststellungsverfahren nicht anwendbar. Nachdem der vom BVerwG entschiedene Fall die Klage einer Gemeinde betraf, hätte das BVerwG, wenn es von der Geltung der DIN 18005 und den

dortigen Orientierungswerten von 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts für allgemeine Wohngebiete bzw. 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts für Dorf- und Mischgebiete ausgegangen wäre, diese Orientierungswerte anstatt der Grenzwerte der 16. BImSchV im Urteil in Bezug nehmen müssen. Dies ist jedoch unterblieben. Gleiches gilt, soweit von der Gemeinde die Einhaltung der Werte der TA Lärm gefordert wurden.

Soweit die Gemeinde Immenstaad auf im Flächennutzungsplan dargestellte potenzielle Bauflächen hinweist, spielt auch hier die bestehende Vorbelastung eine Rolle. Durch die geringfügige Erhöhung der Beurteilungspegel im Planungsfall Zwischenstufe um maximal 0,5 dB(A) werden die im Flächennutzungsplan der Gemeinde Immenstaad dargestellten Planungsabsichten weder unzumutbar erschwert noch unmöglich gemacht, da die Flächennutzungsplanung bereits die bestehende B 31 alt in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen hatte. Ferner kann die Gemeinde in den aus dem Flächennutzungsplan zu entwickelnden Baugebieten im Bebauungsplan schallmindernde Maßnahmen erwägen (vgl. zu den Möglichkeiten im Rahmen der Bauleitplanung grundsätzlich BVerwG, Urt. v. 22.3.2007, 4 CN 2.06).

Soweit die Gemeinde die fehlende Berechnung von weiteren Gebäuden entlang der B 31 alt rügt, ist deren Betroffenheit über die von der Antragstellerin konkretisierend gefertigten Isophonenpläne ausreichend dargestellt. Mit der exemplarischen Berechnung des höchstbelasteten Gebäudes Spiegelberg 3 ist auch gewährleistet, dass keine weiteren gravierenden Betroffenheiten anderer Wohnbereiche entlang der B 31 alt vorliegen.

3.6.3. Straßenzug der L 328b und L 207 mit den Ortslagen Efrizweiler, Kluffern, Lipbach

Für den von der Anschlussstelle Spaltenstein/Kluffern nach Norden abzweigenden Straßenzug der L 328b und L 207 mit den Ortslagen von Efrizweiler, Kluffern und Lipbach ergibt sich im Planungsfall Zwischenstufe gegenüber dem Prognosenullfall eine absolute Erhöhung der Verkehrszahlen zwischen ca. 2.800 und 3.200 Kfz/24h. An exemplarisch berechneten Gebäuden ergeben sich für den Planungsfall Zwischenstufe Pegelerhöhungen von bis zu 2,2 dB(A), so dass - über die Rundungsregelung in Nr. 4.0 der RLS-90 - sich diese Verkehrszunahme nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde als erheblich im Sinne von § 1 Abs. 2 Nr. 2 1. Alt. der 16. BImSchV darstellt. Ferner werden an einigen der exemplarisch berechneten Gebäude nachts die Grenzwerte zur Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) überschritten, so dass auch aus diesem Grunde sich die Verkehrszunahme nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde als erheblich darstellt.

Somit ist im Rahmen der Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG über die Gewährung von Lärmschutzmaßnahmen zu entscheiden. Für die Zuerkennung von Lärm-

schutzmaßnahmen spricht, dass der für die Abwägung von der Rechtsprechung normierte Orientierungswert von 64/54 dB(A) an einigen Gebäuden überschritten ist (vgl. die Ergebnisse zusätzlicher schalltechnischer Berechnungen in Unterlage 11.3A der Planfeststellungsunterlagen). Soweit für andere Gebäude teilweise bereits die Lärmgrenzwerte für Kern- Dorf- und Mischgebiete eingehalten werden, bestehen hier gesunde Wohnverhältnisse. Die Planfeststellungsbehörde weist ausdrücklich darauf hin, dass die betroffenen Eigentümer aus der tatsächlichen Gebietsqualität nach der BauNVO im Rahmen der Beurteilung der mittelbaren Lärmauswirkungen keine unmittelbaren Ansprüche auf Einhaltung der für diese Gebiete einschlägigen Grenzwerte haben, da sonst die 16. BImSchV doch direkt gelten würde, was die Rechtsprechung jedoch ausdrücklich verneint hat (vgl. so ausdrücklich BVerwG, Urt. v. 17.3.2005, 4 A 18/04). Die 16. BImSchV könnte im vorliegenden Falle auch nicht die allein maßgeblich Schwelle sein, da deren Grenzwerte bereits im Prognose-Nullfall 2020 überschritten werden. Die insoweit bestehende Vorbelastung muss hier in der Abwägung eine Rolle spielen. Ferner ist zu berücksichtigen, dass bei Verwirklichung des Planungsfalles Zwischenstufe 2 bereits mit Realisierung der K 7743 neu, deren Beantragung zur Planfeststellung unmittelbar bevorsteht, eine erhebliche Reduzierung des Verkehrsaufkommens prognostiziert wird. Es treten dann Pegelminderungen um bis zu 6 dB(A) ein. Im Planungsfall 7.5 tritt schließlich eine weitere Entlastung für diesen Straßenzug ein. Die Prognosewerte für den auf der L 328b/L207 verbleibenden Verkehr liegen bei einer Vielzahl von Gebäuden im Planungsfall 7.5 weit unter denjenigen Werten, welche die Rechtsprechung für das Bestehen gesunder Wohnverhältnisse heranzieht. Bei denjenigen Gebäuden wo der Grenzwert von 64/54 dB(A) weiterhin überschritten wird, ist dies der Lage der Gebäude unmittelbar an der bestehenden Straße geschuldet und ist als Vorbelastung in der Abwägung zu berücksichtigen.

Schließlich bleiben die Pegelerhöhungen im hiesigen Bereich im Planungsfall Zwischenstufe auch unter der Wahrnehmbarkeitsgrenze von 3 dB(A) (vgl. dazu VGH BW, Urt. v. 28.6.2006, 5 S 1769/05, unter Bezugnahme auf VGH BW, Urt. v. 14.5.1997, 3 S 1682/96).

Für die im Planungsfall Zwischenstufe auf diesem Straßenzug eintretenden Belastungen sieht die Planfeststellungsbehörde daher unter Lärmschutzgesichtspunkten Handlungsbedarf nur bei den Gebäuden, bei welchen die Lärmgrenzwerte über den in § 2 Abs. 2 Nr. 2 2. Alt. der 16. BImSchV normierten Werten von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts liegen unabhängig davon, ob hier eine Hörbarkeit eintritt, da hier aus Gründen des Gesundheitsschutzes jede Verschlechterung zu vermeiden ist. Diese Gebäude sind in Anlage 6 zu diesem Planfeststellungsbeschluss tabellarisch gemäß dem unter 6.2. beschriebenen Prozedere dargestellt. Für diese Gebäude wird daher unter Abwägungsgesichtspunkten im Planfeststellungsbeschluss ein Anspruch auf Kostenerstat-

tung für passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt, der - wo notwendig - auch eine Außenwohnbereichsentschädigung umfasst, sofern eine Einzelpunktberechnung die Überschreitung der Grenzwerte zur Gesundheitsgefährdung bei den jeweiligen Gebäuden bestätigt und nicht vor Inbetriebnahme der B 31 BA II B weitere Elemente des Planungsfalls 7.5 verwirklicht sind (vgl. dazu III 5. dieses Planfeststellungsbeschlusses).

Als aktive Lärmschutzmaßnahme wurde hier ebenfalls die Aufbringung eines OPA geprüft. Dieser wird jedoch bei den auf dem Straßenzug der L 328b und L 207 mit den Ortslagen Efrizweiler, Kluftern, Lipbach gefahrenen bzw. zulässigen Geschwindigkeiten nicht lärmindernd wirksam.

3.6.4. Straßenzug der K 7742 mit den Ortslagen Schnetzenhausen und Manzell-Neuhäuser

Für den Straßenzug der K 7742 mit den Ortslagen von Schnetzenhausen und Manzell (Neuhäuser) ergibt sich im Planungsfall Zwischenstufe gegenüber dem Prognosenullfall eine absolute Erhöhung der Verkehrszahlen zwischen 1.300 und 3.500 Kfz/24h. An exemplarisch berechneten Gebäuden ergeben sich Pegelerhöhungen bis zu maximal 1,4 dB(A), so dass - selbst unter Berücksichtigung der Rundungsregelung in Nr. 4.0 der RLS-90 - sich diese Verkehrszunahme nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht als erheblich im Sinne von § 1 Abs. 2 Nr. 2 1. Alt. der 16. BImSchV darstellt. Jedoch werden bei mehreren Gebäuden im hiesigen Streckenabschnitt die Grenzwerte zur Gesundheitsgefährdung überschritten. Aus diesem Grunde sieht die Planfeststellungsbehörde die Verkehrszunahme auch für diesen Straßenzug in der Zwischenstufe als erheblich an.

Diese Erheblichkeit der Verkehrszunahme ergibt sich erst Recht unter Betrachtung der Planungsfälle Zwischenstufe 2 und 7.5. Mit der geänderten Linienführung der K 7742 neu OU Schetzenhausen ergibt sich hier in Manzell-Neuhäuser eine Pegelerhöhung von gerundet 4 dB(A), was für diesen Bereich die Erheblichkeit der Verkehrszunahme außer Frage stellt.

Somit ist im Rahmen der Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG über die Gewährung von Lärmschutzmaßnahmen zu entscheiden.

Es ist zwar zu beachten, dass der für die Abwägung von der Rechtsprechung normierte Orientierungswert von 64/54 dB(A) an einigen Gebäuden überschritten ist. Jedoch kann dies im vorliegenden Falle nicht die allein maßgebliche Schwelle sein, da diese Grenzwerte bereits im Prognose-Nullfall 2020 überschritten werden. Die insoweit bestehende Vorbelastung muss hier in der Abwägung eine Rolle spielen. Ferner ist zu berücksichtigen, dass bei Verwirklichung des Planungsfalles Zwischenstufe 2 mit Realisierung der K 7742 neu (OU Schnetzenhausen) eine erhebliche Reduzierung des Verkehrsaufkommens zumindest in der Ortslage Schnetzenhausen prognostiziert wird (Pegelminder-

rungen um bis zu 4 dB(A)). Die Prognosewerte für den in der Ortslage Schnetzenhausen verbleibenden Verkehr liegen bei einer Vielzahl von Gebäuden weit unter denjenigen Werten, welche die Rechtsprechung für das Bestehen gesunder Wohnverhältnisse heranzieht. Bei denjenigen Gebäuden, wo der Grenzwert von 64/54 dB(A) weiterhin überschritten wird, ist dies der Lage der Gebäude unmittelbar an der bestehenden Straße geschuldet. Diese Vorbelastung muss hier im Rahmen der Abwägung berücksichtigt werden. Im Planungsfall 7.5 tritt schließlich eine weitere Entlastung für die Ortslage Schnetzenhausen ein.

Auch bleiben die Pegelerhöhungen im Planungsfall Zwischenstufe in der Ortslage Schnetzenhausen unter der Wahrnehmbarkeitsgrenze von 3 dB(A) (vgl. dazu VGH BW, Urt. v. 28.6.2006, 5 S 1769/05, unter Bezugnahme auf VGH BW, Urt. v. 14.5.1997, 3 S 1682/96).

Für den Bereich Manzell-Neuhäuser ergibt sich hinsichtlich der Vorbelastung sowie der nicht wahrnehmbaren Pegelerhöhung im Planungsfall Zwischenstufe die gleiche Situation wie in Schnetzenhausen. In den Planungsfällen Zwischenstufe 2 und 7.5 ergibt sich aber eine andere Situation. Hier wird der Verkehr in Manzell-Neuhäuser weiter zunehmen (Pegelerhöhungen um gerundet bis zu 4 dB(A)). Die Planfeststellungsbehörde sieht diese Besonderheit im Rahmen der zu tätigen Abwägung, bewertet sie aufgrund der ebenfalls bereits bestehenden erheblichen Vorbelastung nicht so gewichtig, dass weitergehender Lärmschutz unterhalb der Grenze der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts angeordnet werden müsste.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde besteht in Schnetzenhausen als auch in Manzell-Neuhäuser unter Lärmschutzgesichtspunkten Handlungsbedarf daher nur bei den Gebäuden, bei welchen die Lärmgrenzwerte über den in § 2 Abs. 2 Nr. 2 2. Alt. der 16. BImSchV normierten Werten von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts liegen unabhängig davon, ob hier eine Hörbarkeit eintritt, da hier aus Gründen des Gesundheitsschutzes jede Verschlechterung zu vermeiden ist. Diese Gebäude sind in Anlage 7 zu diesem Planfeststellungsbeschluss tabellarisch gemäß dem unter 6.2 beschriebenen Prozedere dargestellt. Für diese Gebäude wird daher unter Abwägungsgesichtspunkten im Planfeststellungsbeschluss ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt, der - wo notwendig - auch eine Außenwohnbereichsentschädigung umfasst, sofern eine Einzelpunktberechnung die Überschreitung der Grenzwerte zur Gesundheitsgefährdung bei den jeweiligen Gebäuden bestätigt und nicht vor Inbetriebnahme der B 31 BA II B weitere Elemente des Planungsfalls 7.5 verwirklicht sind (vgl. dazu III 6. dieses Planfeststellungsbeschlusses).

3.6.5. Bauabschnitt II C bis zum Löwentalknoten

Für den Folgeabschnitt II C der B 31 im Stadtgebiet von Friedrichshafen (östlich Colsmanknoten bis zum Löwentalknoten) weist das Verkehrsgutachten im Planungsfall Zwischenstufe eine Verkehrsbelastung von ca. 23.900 Kfz/24h auf. Im Planungsfall Zwischenstufe 2 steigt diese Verkehrsbelastung auf ca. 51.800 Kfz/24h und im Planungsfall 7.5 erfolgt schließlich eine Steigerung auf ca. 54.600 Kfz/24h. Dies bedeutet gegenüber dem Prognose-Nullfall (ca. 21.100 Kfz/24h) bereits im Planungsfall Zwischenstufe eine Steigerung um 2.800 Kfz/24h, die sich auf eine Steigerung von ca. 33.600 Kfz/24h im Planungsfall 7.5 erhöht.

Bewertung für den Planungsfall Zwischenstufe:

Im Bereich des Folgeabschnitts II C befindet sich überwiegend gewerblich genutzte Bebauung. Der Bereich um die Anschlussstelle Colsmanknoten wird im Hinblick auf die dortige besondere Situation unten (vgl. 6.6) extra abgehandelt. Es wurden für den Folgeabschnitt der B 31 BA II C Lärmberechnungen am für diesen Streckenabschnitt repräsentativen Gebäude Ludwig-Baur-Straße 30 durchgeführt. Die Lärmberechnungen zeigen im Planungsfall Zwischenstufe eine Lärmzunahme um maximal 0,7 dB(A), welche unter der Hörbarkeitsschwelle liegt. Ferner wurden für den Bereich des BA II C Isophonenpläne für die Werte der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts erstellt. Innerhalb der Isophonenpläne befindet sich keine schützenswerte Bebauung, so dass für den Planungsfall Zwischenstufe im Bauabschnitt II C im Rahmen der Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG keine Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen sind.

Im Hinblick auf die Zwangspunktsetzung und die Präjudizierung des Folgeabschnitts II C hat die Antragstellerin Lärmberechnungen ebenfalls für den Planungsfall 7.5 durchgeführt (vgl. Modul 2a der ergänzenden umweltfachlichen Beiträge zu den vorliegenden Umweltverträglichkeitsstudien (Annex)). Anhand der Isophonenpläne wird gezeigt, dass die relevanten Grenzwerte in den angrenzenden Gebieten bis auf ganz geringfügige Ausnahmen eingehalten werden. Diesen Ausnahmen kann dann aber im Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt II C begegnet werden. Im Sinne einer Zwangspunktbildung und Präjudizierung wird die Bewältigung der Lärmproblematik daher nicht unmöglich gemacht. Für den Abschnitt II C kann ein „vorläufiges positives Gesamturteil“ gefällt werden (vgl. dazu Stürer, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts, Rn 3874 ff., mit Verweis auf die einschlägige Rspr. des BVerwG).

3.6.6. Sondersituation Colsmanknoten

Im Bereich des Anschlusses Colsmanknoten (K 7739) herrscht eine besonders diffizile Lärmsituation, da hier die Auswirkungen der B 31 BA II B (mit Änderung der Riedleöschstraße), die mittelbaren Auswirkungen der B 31 BA II B, die Präjudizierung des Fol-

geabschnitts II C sowie die Gesamtlärbetrachtung (Teilschallpegel der B 31 bis Planfeststellungsende mit Änderung der Riedleöschstraße, K 7739) berücksichtigt werden müssen.

Die Isophonenpläne der Anlage 11.1A der Planfeststellungsunterlagen zeigen, dass allein durch den Bau der B 31 BA II B im als reinen Wohngebiet einzustufenden Baugebiet „Zeppelindorf“ keine Grenzwertüberschreitungen (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) zu erwarten sind.

Wie bereits im Zuge des Änderungsverfahrens zur Änderung des Colsmanknotens dargestellt, bringt die Änderung der Riedleöschstraße isoliert betrachtet, keine Grenzwertüberschreitungen für das Wohngebiet „Zeppelindorf“.

Im Hinblick auf die mittelbaren Auswirkungen der B 31 BA II B wurde keine isolierte Betrachtung des Bereichs der Anschlussstelle Colsmannstraße vorgenommen. Dies war auch nicht notwendig, da die mittelbaren Auswirkungen des Planungsfalles Zwischenstufe in die Berechnungsergebnisse der Gesamtlärbetrachtung eingeflossen sind. Der Planungsfall Zwischenstufe weist in der Gesamtlärbetrachtung gegenüber dem Planungsfall 7.5 die höheren Lärmimmissionswerte auf, was vor allem damit zusammen hängt, dass auf der dem Wohngebiet „Zeppelindorf“ nahegelegenen K 7739 ein höherer Verkehrsanteil als im Planungsfall 7.5 vorhanden ist. Die geringere Entfernung der K 7739 zur Wohnbebauung ergibt die höheren Lärmimmissionswerte, obwohl im Planungsfall Zwischenstufe auf der B 31 neu weniger Verkehr herrscht als im Planungsfall 7.5, wobei die B 31 neu dann auch im Tunnel verläuft. Die Berechnungen zeigen, dass für die Gebäude Colsmannstraße 2 bis 12 die Grenzwerte zur Gesundheitsgefährdung erreicht bzw. überschritten werden. Für diese Gebäude setzt die Planfeststellungsbehörde daher dem Grunde nach einen Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen fest (vgl. III. 3. dieses Planfeststellungsbeschlusses).

Aktive Lärmschutzmaßnahmen scheiden unter der Wertung des Maßstabes des § 41 Abs. 2 BImSchG aus, da die Grundstücke von der Colsmannstraße aus erschlossen werden. Lärmschutzwälle, -wände westlich der Colsmannstraße sind topographisch nicht möglich und brächten auch keine nachhaltige Bewältigung der Lärmproblematik, da ein Großteil des Lärms von der Colsmannstraße ausgeht.

Abschließend weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass eine isolierte Betrachtung hinsichtlich der mittelbaren Auswirkungen der B 31 BA II B für den Bereich Colsmannstraße kein günstigeres Ergebnis gebracht hätte, da die Planfeststellungsbehörde unter den oben (vgl. 6.2 bis 6.5) genannten Aspekten nur Lärmschutzmaßnahmen bei einem Erreichen bzw. Überschreiten der gesundheitsgefährdenden Grenzwerte zuerkannt hat.

Die Lärmproblematik ist somit für die B 31 BA II B (auch unter Berücksichtigung der Änderung der Riedleöschstraße, der mittelbaren Auswirkungen und der Gesamtlärmproblematik) ebenfalls im Bereich Colsmanknoten gelöst.

Die Planfeststellungsbehörde sieht sich jedoch zu folgender Klarstellung veranlasst: Nachdem für den Folgeabschnitt II C durch die Planung des BA II B ein Zwangspunkt gesetzt wird, ist zu gewährleisten, dass die Lärmproblematik am Colsmanknoten auch im Abschnitt II C zu bewältigen ist. Soweit die Antragstellerin diesen Nachweis mit den Isophonenplänen in den Untersuchungen zum Folgeabschnitt II C zu erbringen versucht, misslingt dies, da dort zum Schutz des Wohngebietes „Zeppelinndorf“ an der Colsmannstraße eine Lärmschutzwand vorausgesetzt wird, die so zur Zeit nicht besteht. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind die Lärmprobleme am Colsmanknoten (Einhaltung der Grenzwerte von 59/49 dB(A) im Planungsfall Zwischenstufe 2 und 7.5) jedoch zu bewältigen, sei es durch die von der Antragstellerin bereits aufgeführte rückwärtige Erschließung der Grundstücke an der Colsmannstraße (dann könnte die Lärmschutzwand tatsächlich verwirklicht werden), sei es durch eine teilweise Überdeckung der B 31 zwischen dem Ostportal des Waggerhauser Tunnels und dem Westportal des Riedleparktunnels, sei es durch sonstige aktive Lärmschutzmaßnahmen, oder sei es - ultima ratio - durch die Gewährung von passivem Lärmschutz. Zur Gewissheit der Planfeststellungsbehörde steht fest, dass eine Lösung der Lärmproblematik im Bereich Colsmanknoten möglich ist. Detailliert wird diese Problematik aber erst im Planfeststellungsverfahren zum Bauabschnitt II C zu betrachten sein, weswegen sich die Planfeststellungsbehörde für die die unter A. V. 1. 2. niedergelegte Auflage entschieden hat.

3.6.7. Zusammenfassung hinsichtlich der mittelbaren Lärmauswirkungen

Die Planfeststellungsbehörde sieht die mittelbaren Auswirkungen der B 31 BA II B und behandelt diese unter den vom BVerwG aufgestellten Vorgaben im Rahmen der fernstraßenrechtlichen Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG. Bei dieser Abwägung weist die Planfeststellungsbehörde für alle zuvor dargestellten Abschnitte darauf hin, dass sich an der in den Punkten 6.2 bis 6.6 niedergelegten Abwägung nichts ändert, sollten Teile der Planungsstufen nicht oder zeitlich verzögert verwirklicht werden. Die durch den Neubau der B 31 BA II B im Stadtgebiet von Friedrichshafen sowie im nachgeordneten Netz prognostizierten Entlastungswirkungen (vgl. die ausführliche Darstellung im Rahmen der Variantenbetrachtung bzw. bei der Planrechtfertigung) bewertet die Planfeststellungsbehörde höher als die durch die mittelbaren Auswirkungen des Neubaus der B 31 BA II B verbleibenden Beeinträchtigungen. Dies insbesondere deswegen, da die betroffenen Bereiche bereits im Prognose-Nullfall 2020 erhebliche Belas-

tungen erfahren, die z.T. mit Grenzwertüberschreitungen für Kern-, Dorf- und Mischgebiete verbunden sind. Über die von der Planfeststellungsbehörde angeordneten passiven Lärmschutzmaßnahmen wird sichergestellt, dass Gesundheitsgefährdungen jedenfalls ausgeschlossen sind.

3.7. Ergebnis zum Lärmschutz

Mit den obigen Ausführungen steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde somit fest, dass es durch den Neubau der B 31 BA II B weder direkt noch mittelbar zu unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen kommt.

4. Artenschutz

4.1. Einleitung und rechtliche Grundlagen

Die artenschutzrechtlichen Zugriffs- und Beeinträchtigungsverbote des § 42 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) stehen dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses ebenfalls nicht entgegen. Die artenschutzrechtlichen Schutzvorschriften gelten gemäß § 11 Satz 1 BNatSchG unmittelbar und haben nicht bloß die Qualität einer Rahmenvorschrift für die Landesgesetzgebung.

Die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 BNatSchG stehen neben dem Gebietsschutz des § 34 BNatSchG (§§ 36 bis 40 NatSchG) und neben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung des § 19 BNatSchG (§§ 20, 21 NatSchG). Zu letzteren Vorschriften besteht eine gewisse Verknüpfung im Rahmen des § 21 Abs. 4 Satz 2 NatSchG (vgl. dazu die Ausführungen bei der Abhandlung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung).

Am 18.12.2007 traten mit dem Ersten Gesetz zur Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes (BGBl. I v. 17.12.2007, S. 2873 ff.) geänderte artenschutzrechtliche Bestimmungen in Kraft (vgl. Art. 3 BNatSchGÄndG).

Anerkannt war bis zum Inkrafttreten des BNatSchG n.F., dass die artenschutzrechtlichen Vorschriften des BNatSchG a.F. nach dem Grundsatzurteil des EuGH v. 10.1.2006, C-98/03, von ihrer Zielsetzung nicht auf planerische Anforderungen an Zulassungsverfahren für Projekte und Pläne ausgerichtet waren (vgl. OVG Berlin-Brandenburg, Beschl. v. 5.3.2007, 11 S 19.07). Dies durfte aber nicht dazu führen, dass die Anforderungen des besonderen Artenschutzes aus pragmatischen Gründen über das rechtlich zulässige Maß zurückgefahren wurden. Auf der anderen Seite waren aber

auch die hergebrachten Grundsätze der Planung von Infrastrukturvorhaben zu beachten.

Mit der Novelle des BNatSchG hat der Gesetzgeber die durch das Urteil des EuGH aufgekommene Problematik des besonderen Artenschutzes bei Infrastrukturprojekten klarstellend geregelt. Mit der Gesetzesnovelle sollen bestehende und von der Europäischen Kommission anerkannte Spielräume bei der Auslegung der artenschutzrechtlichen Vorschriften der FFH-RL (und V-RL) genutzt und rechtlich abgesichert werden, um für die Betroffenen akzeptable und im Vollzug praktische Ergebnisse bei der Anwendung der Verbotsbestimmungen zu erreichen (vgl. so ausdrücklich die Gesetzesbegründung in BT-Drs. 16/5100, S. 8).

Auf Basis des BNatSchG in der Fassung vom 12.12.2007 gelten nunmehr folgende rechtliche Bestimmungen:

§ 42 Abs. 1 BNatSchG regelt die Zugriffsverbote.

Nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Nach § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

Nach § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Nach § 42 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Die Zugriffsverbote des § 42 Abs. 1 BNatSchG werden tatbestandlich ergänzt durch § 42 Abs. 5 BNatSchG. Dieser lautet:

Für nach § 19 zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft sowie nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zulässige Vorhaben im Sinne des § 21 Abs. 2 Satz 1 gelten die

Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nach Maßgabe von Satz 2 bis 7 (Anmerkung: Hier liegt ein redaktioneller Fehler des Gesetzgebers vor. Absatz 5 besteht nur aus 6 Sätzen). Sind in Anhang IVa der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Arten oder europäische Vogelarten betroffen, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des Abs. 1 Nr. 3 und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 1 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IVb der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gilt Satz 2 und 3 entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die Zugriffs-, und Besitz- und Vermarktungsverbote nicht vor. Die Zugriffs-, Besitzverbote gelten nicht für Handlungen zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Im Rahmen der Prüfung des § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG kommt es somit unter Berücksichtigung von § 42 Abs. 5 BNatSchG bei Planungsvorhaben auf eine auf die Aufrechterhaltung der ökologischen Funktionalität von Fortpflanzungs- und Ruhestätten gerichteten Prüfung an (vgl. so auch die Gesetzesbegründung in BT-Drs. 16/5100, S. 11).

Darüber hinaus kommt bei § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG dem Merkmal der Erheblichkeit der Störung nunmehr zentrale Bedeutung zu. Dieses lehnt sich an Art. 5 Buchstabe d der V-RL an (vgl. Gesetzesbegründung in BT-Drs. 16/5100, S. 11 mit dem Hinweis, dass das Erheblichkeitserfordernis trotz Herleitung aus der V-RL auch für durch die FFH-RL geschützte Arten gilt). Eine erhebliche Störung liegt nur dann vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Eine lokale Population umfasst diejenigen (Teil-)Habitate und Aktivitätsbereiche der Individuen einer Art, die in einem für die Lebensraumsansprüche der Art ausreichenden räumlich-funktionalen Zusammenhang stehen (vgl. Gesetzesbegründung in BT-Drs. 16/5100, S. 11 unter Verweis auf II. 3.2.a des Guidance document on the strict protection of animal species of Community interest under the Habitats Directive 92/43/EEC (im Folgenden: Guidance document)). Diese Guidance Document liegt mittlerweile als „Leitfaden zum strengen Schutzsystem für Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse im Rahmen der FFH-Richtlinie 92/43/EWG“ auch in deutscher Sprache vor). In diesem Guidance document wird insbesondere auch ausgeführt, dass bei der Betrachtung des Störungstatbestandes der Erhaltungszustand der Art bezogen auf die Population sowie die biogeographische Region im Mitgliedsstaat mit einzubeziehen ist. Die lokale Popula-

tion ist daher ein Chiffre für eine Gesamtheit der Individuen einer Art, die während bestimmter Phasen des jährlichen Zyklus in einem anhand ihrer Habitatansprüche abgrenzbaren Raum vorkommen (vgl. Gellermann, Die „Kleine Novelle“ des Bundesnaturschutzgesetzes, NuR 2007, 783 (785)).

Anerkannt ist damit, dass nicht der Schutz jedes einzelnen Exemplars oder jedes vorhandenen Reviers vorausgesetzt wird (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.3.2006, 4 A 1075.04), sondern es einer gebietsbezogenen Gesamtbetrachtung bedarf, für die der Planfeststellungsbehörde eine naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative einzuräumen ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 21.6.2006, 9 A 28.05 zumindest für den Verbotstatbestand des Art. 5 lit. d V-RL, offengelassen von BVerwG, Beschl. v. 23.11.2007, 9 B 38/07; für eine naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative der Planfeststellungsbehörde auch Stürer, Die Artenschutznovelle des Ersten BNatSchG-ÄndG, DVBl. 2007, 1544 (1548)).

4.2. Übertragung auf das Planungsverfahren der B 31 BA II B insbesondere Untersuchungstiefe

Dies bedeutet für das vorliegende Planfeststellungsverfahren folgendes:

Der Betrachtung der artenschutzrechtlichen Tatbestände des § 42 BNatSchG liegen die Ausführungen der Untersuchung der streng geschützten Arten der Arbeitsgruppe für Tierökologie und Planung J. Trautner vom November 2006 sowie die hierzu ergangenen Ausführungen in Ziffer 7 des LBP zugrunde. Ferner bezieht sich die Planfeststellungsbehörde auf die angepasste Fassung des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages anlässlich der Änderung des BNatSchG. In diesen Untersuchungen wurden alle im Plangebiet möglicherweise betroffenen streng geschützten Arten untersucht. Nach der Systematik des § 10 Abs. 2 Nr. 11 BNatSchG sind alle streng geschützten Arten auch zugleich besonders geschützte Arten.

Ferner stützt die Planfeststellungsbehörde ihre Ausführungen auf Modul 6 der ergänzenden umweltfachlichen Beiträge zu den vorliegenden Umweltverträglichkeitsstudien (Annex) vom Dezember 2006. Schließlich gehen in die Betrachtung die im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, der Naturschutzverbände sowie die Einwendungen Privater ein.

Im Hinblick auf die Novellierung des BNatSchG hat die Planfeststellungsbehörde eine erneute Stellungnahme des Referates 56 (Naturschutz und Landschaftspflege) beim Regierungspräsidium Tübingen eingeholt. Die Stellungnahme kommt zu dem Ergebnis, dass die fachlichen Ausführungen insbesondere der Anpassung des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages nicht zu beanstanden sind. Die naturschutzfachliche Einschätzung der Gutachter im Hinblick auf eine Verwirklichung der Verbotstatbestände bzw. das Vorliegen der Ausnahmevoraussetzungen wird geteilt (vgl. Stellungnahme des Referates 56 beim Regierungspräsidium Tübingen vom 17.1.2008).

Eine vollständige Bestandsaufnahme aller besonders geschützter Arten nach § 10 Abs. 2 Nr. 10 BNatSchG, wie von einer Vielzahl von Einwendern gefordert, ist in Planfeststellungsverfahren nicht erforderlich. Eine solche Erhebung wäre auch mit vertretbarem Aufwand nicht möglich, da es über 2.500 Tier- und Pflanzenarten gibt, die zu den besonders oder streng geschützten Arten im Sinne von § 42 Abs. 1 BNatSchG zählen. Nach heutigem Kenntnisstand ist praktisch für jede unversiegelte Fläche außerhalb des Siedlungsbereichs ab einer gewissen Größe mit Vorkommen besonders geschützter Arten zu rechnen, für die diese Flächen dann auch Lebens-, Fortpflanzungs- oder Ruhestätte darstellen. Erforderlich war es daher, Inhalt und Umfang der artenschutzrechtlichen Untersuchung speziell abzustimmen, wobei die Schwerpunktsetzung sich anhand der Gefährdungskategorien der Roten Liste sowie an Arten mit besonderen Habitatvoraussetzungen orientierte. Diese Vorgehensweise (Trichterprinzip) entspricht dem aktuellen Standard zur Erfassung artenschutzrechtlicher Belange im Rahmen von Infrastrukturprojekten (vgl. insbesondere die Vollzugshinweise der LANA zum besonderen Artenschutz in der Fach- und Bauleitplanung sowie die Beiträge zum besonderen Artenschutz auf den FSGV-Landschaftstagungen in den Jahren 2005 und 2007). Insoweit ist eine Vergleichbarkeit zur Umweltverträglichkeitsprüfung gegeben, bei der ebenfalls anerkannt ist, dass bei der Untersuchung nicht einschlägige Teilbereiche naturschutzfachlich abgeschichtet werden können (die Verknüpfung zwischen Artenschutz und Umweltverträglichkeitsprüfung findet sich auch in der Rechtsprechung des EuGH (vgl. Urt. v. 11.1.2007, C-183/05), ferner wird in der Gesetzesbegründung zur BNatSchG-Novelle bei den Gesetzesfolgen (finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte) ausgeführt, dass die naturschutzfachlichen Grundlagen für die Entscheidungen nach § 42 BNatSchG im Rahmen der in der Regel durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfung bereits aufgearbeitet werden).

Geboten ist somit ein differenziertes Vorgehen nach Maßgabe der artspezifischen Charakteristika. Eine Behandlung der besonders geschützten Arten nur nach rein formalen Kriterien ohne Bezug zu fachlichen Aspekten ist auch naturschutzfachlich nicht sinnvoll. Zudem sind die besonders geschützten Artengruppen in Gänze aufgrund der hohen Artenzahl (z.B. der Wildbienenfauna, Holzkäfer) gar nicht mit vertretbarem Aufwand in allen Planungsvorhaben kartierbar, wodurch die gesetzlichen Vorgaben aus methodischen Gründen begrenzt werden müssen. Die Vorkommen seltener Arten ausgewählter indikatorisch wichtiger Gruppen sollen möglichst vollständig ermittelt werden, während man sich bei weit verbreiteten Arten auf wichtige Vorkommen und Hinweise beschränken kann, in welchen Lebensräumen diese Art typischerweise zu finden ist (so auch Sobotta, Artenschutz in der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs, NuR 2007, 642 ff.). Die Behörde ist nicht verpflichtet, ein lückenloses Arteninventar zu erstel-

len. Die Untersuchungstiefe für die Ermittlung und Bestandsaufnahme der vorhandenen Tierarten und ihrer Lebensräume hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten des Einzelfalls ab (vgl. BVerwG, Beschl. v. 18.6.2007, 9 VR 13.06).

Im hiesigen Planfeststellungsverfahren erfolgten bereits im Jahre 1993 für den vorliegenden Planungsraum umfangreiche Untersuchungen zum Artenschutz. Diese beinhalteten Flora und Vegetation, Brutvögel, Laufkäfer, Tagfalter und Widderchen, Heuschrecken, Libellen sowie Amphibien und Reptilien. Mit Ausnahme der Heuschrecken umfassten die oben genannten Gruppen auch - teils in großer Anzahl - die national besonders geschützten Arten. Die ausgewählten Artengruppen repräsentieren hinreichende Indikatoren für die im Eingriffsraum betroffenen Lebensraumtypen. Ein planungsrelevanter Erkenntnisgewinn wäre durch die Hinzunahme weiterer Gruppen nicht mehr zu erwarten.

Im Jahre 2002 wurde aufgrund des vergleichsweise langen Zeitraums der genannten Basisdatenerhebung die Aktualität und Relevanz der Daten eingeschätzt und es wurde, dort wo erforderlich, eine Aktualisierung bzw. Ergänzung durch neue Erhebungen vorgenommen.

Die artenschutzrechtlich relevanten Bereiche konnten somit mit den erfolgten Erhebungen sehr gut abgebildet werden. Ausgehend von den so bekannten naturräumlichen Gegebenheiten - es handelt sich um einen in weiten Bereichen bereits durch Siedlungen, Verkehrsstraßen und insbesondere durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung mit melioriertem Grünland sowie Intensivobstkulturen verarmten und vorbelasteten Raum - wurden dann die artenschutzrechtlichen Fachbeiträge für das Verfahren konzipiert, wobei die naturschutzfachlich hochwertigen Bereiche, die von der Trassenführung tangiert werden, besonders betrachtet wurden. Die Untersuchungen wurden nach den Auswahlkriterien der LANA auf die „planungsrelevanten“ geschützten Arten beschränkt, wobei hier dann hinsichtlich einzelner Arten/Artengruppen eine auf Vollständigkeit ausgerichtete Erfassung erfolgte oder es wurden ausgewählte Biotopstrukturen mit potenziell möglichem Vorkommen untersucht. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Seiten 5-8 der artenschutzrechtlichen Untersuchung vom November 2006 verwiesen.

Diese Vorgehensweise entspricht den vorhandenen Standards bei der Fertigung artenschutzrechtlicher Fachbeiträge und wird von der Planfeststellungsbehörde als ausreichend erachtet. Bereits an dieser Stelle weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die Präsenz geschützter Arten zum Teil nicht mit absoluter Sicherheit nachzuweisen ist. Es wird daher in diesen Fällen von der Möglichkeit einer Gefährdung ausgegangen (worst case Betrachtung), um so den artenschutzrechtlichen Vorschriften voll-

umfänglich gerecht zu werden (vgl. zur Zulässigkeit eines solchen Vorgehens: BVerwG, Beschl. v. 18.6.2007, 9 VR 13.06).

Soweit andere als in der artenschutzrechtlichen Untersuchung aufgeführte besonders geschützte Arten betroffen sind, geht die Planfeststellungsbehörde auch für die über die FFH-RL und V-RL geschützten Arten aufgrund der bekannten naturräumlichen Gegebenheiten, den aus der artenschutzrechtlichen Untersuchung gewonnenen Erkenntnissen und den vorhandenen Erkenntnissen über diese Arten davon aus, dass die Verbotstatbestände des § 42 BNatSchG nicht erfüllt sind. Dies gilt z.B. für im Untersuchungsraum wie auch in Baden-Württemberg bzw. der Bundesrepublik Deutschland weit verbreitete Vogelarten wie die Amsel oder die Blaumeise (vgl. insoweit auch die Tabelle 5 der an das BNatSchG n.F. angepassten Fassung des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags), die zwar als europäische Vogelarten besonders geschützt sind, sich jedoch in einem günstigen Erhaltungszustand befinden. Hier ist anzunehmen, dass diese Arten jeweils ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraums, dem sie angehören, bilden und langfristig weiterhin bilden werden und ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich auch weiterhin vorhanden sein wird, um ein langfristiges Überleben der Population zu sichern. Dass einzelne Exemplare oder Siedlungsräume im Zuge des Neubaus der B 31 BA II B vernichtet werden oder verloren gehen, schließt nicht aus, dass die Population als solche in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinausgehen kann, als lebensfähiges Element erhalten bleibt.

Seitens der Einwender sowie der Naturschutzverbände und des amtlichen Naturschutzes wurden, über die nachfolgend unten behandelten, auch keine weiteren Arten benannt, die eine gesonderte Betrachtung erfordern würden.

Soweit von Einwenderseite spezielle weitere Artenvorkommen bzw. methodische Defizite der Erhebung der untersuchten Arten gerügt werden, wird hierauf nachfolgend bei den einzelnen Arten eingegangen. Die Planfeststellungsbehörde weist vorab darauf hin, dass die artenschutzrechtlichen Gutachten in sich schlüssig und nachvollziehbar sind. Das beauftragte Gutachterbüro ist ein in der Fachwelt anerkanntes Büro, welches sich im Rahmen der Begutachtung an fachlich anerkannten Standards orientiert hat. Es wurde insbesondere die Lage und strukturelle Ausstattung des Untersuchungsgebietes, vorhandene Nutzungen und Vorbelastungen sowie zu erwartende Konflikte hinsichtlich des geplanten Vorhabens berücksichtigt. Bei den Folgeuntersuchungen wurden zudem die bereits erhobenen Daten berücksichtigt. Soweit hiergegen seitens der Einwender grundsätzliche Kritik geübt wird, ersetzen die Einwender oft lediglich die im Gutachten aufgezeigte Vorgehensweise durch ihre eigene favorisierte Vorgehensweise, ohne nä-

her darzulegen, welche konkreten Auswirkungen hieraus resultieren. Die geübte Kritik ist nicht geeignet bei der Planfeststellungsbehörde Zweifel an der Plausibilität und Schlüssigkeit der umfangreichen und intensiven artenschutzrechtlichen Untersuchungen zu wecken.

Soweit von den Einwendern über die im Planfeststellungsbeschluss abgehandelten angeblichen Defizite der artenschutzrechtlichen Untersuchung hinaus, insbesondere bei den Erfassungsmethoden methodische Kritik geübt wird (z.B. Feststellung von Baumquartieren mit Hilfe von besenderten Tieren per Telemetrie) sind solche Forderungen unverhältnismäßig. Die Vergabe von Forschungsaufträgen ist unter artenschutzrechtlichen Aspekten in Planungsverfahren nicht erforderlich (vgl. BVerwG, Urt. v. 17.1.2007, 9 A 20.05, zur FFH-Verträglichkeitsprüfung). Solche Forderung der Einwender liefern vielmehr auf die Grundlagenforschung für Artenschutzprogramme hinaus. Die artenschutzrechtliche Untersuchung zeigt aber, dass z.B. der Nachweis von Baumquartieren von Fledermäusen auch ohne solche Methoden gelungen ist. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzlichen Erkenntnisse verspricht (vgl. BVerwG, Urt. v. 31.01.2002, 4 A 15.01 sowie BVerwG, Beschl. v. 18.06.2007, 9 VR 13.06).

Soweit von Einwendern vorgebracht wird, die Abgrenzung der Biotopstrukturen sei nicht nachvollziehbar und das Untersuchungsgebiet sei zu klein gewählt worden, was eine Abgrenzung lokaler Populationen einzelner Tierarten nicht erlaube, so teilt die Planfeststellungsbehörde diesen Einwand nicht. Die Gutachter kommen bereits mit den angeblich zu klein gewählten Untersuchungsgebieten naturschutzfachlich zu dem Ergebnis, dass der Bau der B 31 BA II B auf die betroffenen Populationen keine derart gravierenden Auswirkungen hat, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen verschlechtert. Wenn dies aber bereits anhand des angeblich zu kleinen Untersuchungsgebietes beurteilt werden kann, besteht keine Notwendigkeit mehr, das Untersuchungsgebiet auszudehnen. Die Einwender zeigen insbesondere nicht auf, welcher Erkenntnisgewinn mit einer Ausdehnung des Untersuchungsraumes zu erwarten gewesen wäre, zumal die Auswirkungen der B 31 BA II B sich mit zunehmender Entfernung immer weiter abschwächen. Besonders deutlich wird dies bei den Fledermäusen. Die Forderung der Einwender, hier auch die Siedlungsbereiche zu untersuchen ist nicht schlüssig, da das Vorhaben sich hier durch unmittelbare Flächeninanspruchnahme nicht auswirkt. Für die waldbewohnenden Fledermausarten wurden demgegenüber besondere Betrachtungen getätigt, da hier Auswirkungen des Baus der B 31 BA II B bestehen. Diese Differenzierung ist sowohl naturschutzfachlich als auch naturschutzrechtlich nicht zu beanstanden.

Soweit von den Einwendern vorgebracht wird, die Auswirkungen von Luftschadstoffen auf die Habitate der Arten sei unberücksichtigt geblieben, so werden diese im Rahmen des LBP in Kapitel 4.1 dargestellt und entsprechende Belastungszonen abgegrenzt und naturschutzfachlich berücksichtigt. Zur Vermeidung von Wiederholungen verweist die Planfeststellungsbehörde hierauf. Ferner wird darauf hingewiesen, dass das Vorhaben grundsätzlich die Grenzwerte der 22. BImSchV einhält, weswegen über die im LBP dargestellten Beeinträchtigungen schadstoffbedingte Beeinträchtigungen der besonders geschützten Arten nicht zu besorgen sind. Ferner wird der Wirkungsbereich der B 31 BA II B bei der Betrachtung der artenschutzrechtlichen Tatbestände über den eigentlichen Baubereich hinaus bewertet (z.B. bei Lärmimmissionen). Aus der Zugrundelegung von Schadstoffimmissionen ergibt sich artenschutzrechtlich kein weiterer Wirkungsbereich des Vorhabens.

Soweit nach nationalem Recht besonders geschützte Arten (außerhalb der FFH-RL und V-RL) durch das Planvorhaben betroffen sind, so scheidet eine Tatbestandsverwirklichung der Zugriffsverbote des § 42 Abs. 1 BNatSchG für diese Arten bereits nach § 42 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG aus. Ein Verstoß gegen § 42 BNatSchG ist in diesem Fall nur denkbar, wenn die betreffende Handlung zur Durchführung des Eingriffs oder Vorhabens nicht geboten ist (vgl. hierzu die Gesetzesbegründung in BT-Drs. 16/5100, S. 12). Dies ist hier nicht der Fall. Über entsprechende Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (z.B. Baufeldbeschränkungen, Anordnung einer Fachbauleitung) wird sichergestellt, dass sich auftretende Beeinträchtigungen auf ein unabdingbar notwendiges Maß beschränken.

Bestätigt wird dies durch die Tatsache, dass die Ausnahmeentscheidung nach § 43 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG a.F., weiterhin auf nur nach nationalem Recht besonders geschützte Arten anwendbar blieb (vgl. VGH BW, Normenkontrollurteil vom 25.4.2007, 5 S 2243/05). Die Verbotstatbestände des § 42 BNatSchG galten nach dieser Vorschrift nicht für den Fall, dass die Handlungen u.a. bei der Ausführung eines nach § 19 BNatSchG (§§ 20, 21 NatSchG) zugelassenen Eingriffs vorgenommen werden, soweit hierbei Tiere, einschließlich ihrer Nist-, Wohn- und Zufluchtsstätten, und Pflanzen der besonders geschützten Arten nicht absichtlich beeinträchtigt wurden. Die Anwendung dieser Vorschrift auf nur nach nationalem Recht besonders geschützte Arten war durch die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes (EuGH, Urt. v. 10.1.2006, C-98/03) zur defizitären Umsetzung der europarechtlichen Vorgaben aus Art. 12 Abs. 1 lit. d und Art. 16 der FFH-RL nicht gesperrt. Dieses stellt nunmehr auch § 42 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG n.F. klar. Diesbezügliche Rügen der Einwender zum angeblichen Defizit des Gutachtens gehen daher ins Leere.

Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde an dieser Stelle darauf hin, dass nach nationalem Recht geschützte Pflanzen und Tiere nicht völlig unberücksichtigt bleiben. Gemäß den Anforderungen der Eingriffsregelung werden im landschaftspflegerischen Begleitplan die zu erwartenden Beeinträchtigungen des Vorhabens auf die Lebensraumfunktionen von Pflanzen und Tieren dargestellt. Hier sind auch relevante Beeinträchtigungen national geschützter Pflanzen und Tiere mit erfasst (*zur dieser Vorgehensweise vgl. auch die Hinweise des Ministeriums für Ernährung und Ländlichen Raum Baden-Württemberg vom 18.12.2007, Az.: 57-8830.30*).

4.3. Einzelausführungen zu den abgeschichteten Arten

Für die verbliebenen Arten, die in den artenschutzrechtlichen Untersuchungen dargestellt sind, bedeutet dies folgendes:

4.3.1. Vogelarten

Im Rahmen der Bestandserfassungen wurden im Jahre 1993 73 Vogelarten sowie im Jahre 2002 74 Vogelarten im Untersuchungsbereich der Trasse registriert. Von diesen Vogelarten sind 60 Arten als Brutvögel (bzw. brutverdächtig) eingestuft, 9 Arten als Nahrungsgäste und 5 Arten als Durchzügler. Für die Brutvögel liegt mit den artenschutzrechtlichen Gutachten eine Differenzierung nach Teilgebieten vor (vgl. die Übersicht in Tabelle 2 der Anpassung der artenschutzrechtlichen Untersuchung mit Darstellung der jeweiligen Betroffenheit), bei den wertgebenden Arten zudem eine Quantifizierung der Revierzahl (vgl. Abbildung 7.1 des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages sowie Nr. 7.1 der Ergänzung des LBP). Zu den ausgewählten, wertgebenden Vogelarten konnten Brutvorkommen von folgenden streng geschützten Vogelarten ermittelt werden: Baumfalke, Sperber, Mäusebussard, Rotmilan, Schwarzmilan, Waldohreule und Waldkauz, Grünspecht, Grauspecht, Schwarzspecht (vgl. die Übersicht auf S. 24 sowie Abbildung 1 des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages vom November 2006). Zum einen befinden sich hier von einigen der zuvor aufgeführten Arten Fortpflanzungs- und Ruhestätten, worunter auch Nester fallen, im unmittelbaren Baufeld der Trasse (vgl. dazu die Konfliktbeschreibung auf Seite 48 ff. der LBP-Ergänzung sowie die Ausführungen auf S. 37 der Anpassung der artenschutzrechtlichen Untersuchung), zum anderen sind aber auch die Lärmauswirkungen der Trasse auf Fortpflanzungs- und Ruhestätten (Minderung der Habitatfunktion) zu beachten, womit grundsätzlich der Anwendungsbereich des § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG eröffnet ist. Konfliktschwerpunkte bilden im vorliegenden Fall diejenigen Bereiche, wo die Trasse zu Eingriffen in Wald- und Gehölzbestände führt. Dies gilt besonders für die wertgebenden Vogelarten, bei denen es sich überwie-

gend um waldbewohnende Arten bzw. um busch- und gehölzreiche Landschaften besiedelnde Arten handelt.

Nach § 42 Abs. 5 Satz 1, 2 BNatSchG ist jedoch zu beachten, dass bei europäischen Vogelarten (vgl. § 10 Abs. 2 Nr. 9 BNatSchG i.V.m. Art. 1 V-RL) ein Verstoß gegen das Verbot des § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht vorliegt, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt werden kann. Insoweit liegt nach § 42 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG auch kein Verstoß gegen § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG vor.

Dieses Erfordernis sieht die Planfeststellungsbehörde mit den Ausführungen im artenschutzrechtlichen Gutachten zumindest für einen Teil der europäischen Vogelarten als erfüllt an (vgl. dazu sogleich nachfolgend unten).

Zunächst wurde artenschutzrechtlich geprüft, ob über Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen eine geringere Beeinträchtigung der betroffenen Vogelarten zu erreichen ist (vgl. dazu Nr. 7.2.2. der LBP-Ergänzung). Die Planfeststellungsbehörde macht sich die dortigen Aussagen zueigen.

Für die weitere Betrachtung der Verwirklichung der Verbotstatbestände trennt die Planfeststellungsbehörde hier einerseits zwischen landesweit häufigen bzw. zumindest mäßig häufigen, dann aber mit hoher Stetigkeit auftretenden Vogelarten, für die bei Realisierung von lokal begrenzten Vorhaben i.d.R. keine Beeinträchtigung der lokalen Population bzw. keine Änderung des Erhaltungszustandes erwartet werden kann (vgl. die in der Tabelle 5 der Anpassung der artenschutzrechtlichen Untersuchung aufgeführten Vogelarten) und andererseits landesweit seltenen bis mäßig häufigen Vogelarten (vgl. die in den Tabellen 3 und 4 der Anpassung der artenschutzrechtlichen Untersuchung aufgeführten Vogelarten).

Bei den in Tabelle 5 aufgeführten Vogelarten ist bei der Realisierung der B 31 BA II B unter Berücksichtigung der Regelung des § 42 Abs. 5 Satz 1 und 2 BNatSchG von keiner Verwirklichung der Verbotstatbestände auszugehen, da jedenfalls mit den vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt werden (wobei dies für die in Tabelle 5 dargestellten Arten, mit Ausnahme der Dorngrasmücke, auch ohne die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen der Fall wäre). Über folgende Maßnahmen des LBP wird für diese Arten die Erfüllung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang sichergestellt:

LBP-Maßnahme 3.5: Aufwertung der östlichen Randzone des Waldgebietes „Säßenen“ und Entwicklung von standortgemäßem Wald über die natürliche Sukzession.

LBP-Maßnahme 4.2: Einbeziehung einer Restfläche in den Waldverband und Begründung eines neuen Waldmantels.

LBP-Maßnahme 5.5A: Nutzungsaufgabe und Auwaldentwicklung im Bereich „Mühlwiese“ zwischen Brunnisach und Mühlkanal.

LBP-Maßnahme 8.3A: Begründung eines standortgemäßen Laubmischwaldes und Entwicklung reich strukturierter Wald-Offenland-Bereiche zwischen dem Manzeller Bach und dem Buchschach.

LBP-Maßnahme 12.3: Begründung eines standortgemäßen Laubmischwaldes.

Der Flächenumfang der zuvor genannten Maßnahmen beträgt insgesamt 7,24 ha. Für weitere Details wird auf Ziffer 3.3 der Anpassung des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages verwiesen.

Darüber hinaus werden durch die LBP-Maßnahme 3.1 (Umwandlung kleiner Intensivobstkulturen sowie Äcker; in größeren Teilbereichen soll eine extensive Grünlandnutzung mit dem Ziel der langfristigen Offenhaltung erfolgen) großflächig Nahrungshabitate von Greifvögeln und Lebensraum für Brutvogelarten und Nahrungsgäste des feuchten Offenlandes (z.B. auch für den von den Einwendern aufgeführten Kiebitz sowie Großen Brachvogel) geschaffen.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, worauf auch die Einwender hingewiesen haben, dass die zuvor genannten Maßnahmen bzgl. der Aufforstungsflächen in zeitlicher Hinsicht Funktionsdefizite aufweisen (sog. time lag). Aus diesem Grund werden für an Gehölzstrukturen gebundene Vogelarten darüber hinaus spezifische Maßnahmen erforderlich. Hierbei handelt es sich um die LBP-Maßnahme 20A-n 1+2: Einrichtung von Altholzinseln im Waldgebiet „Meistershofer-Holz“ und „Stockerholz“ durch die Belassung von Altbäumen und Laubbaumgruppen über die Hiebsreife hinaus und Förderung dieser Bäume im Rahmen einer extensiven forstlichen Bestandspflege. Die Flächengröße dieser Maßnahmen beläuft sich auf insgesamt 7,43 ha. Die Auswahl und Kennzeichnung der zu belassenden Bäume erfolgt in Abstimmung mit der Forst- und Naturschutzverwaltung. Die Altholzinseln begünstigen einen großen Teil der wertgebenden Waldarten und liegen innerhalb des Aktionsradius der von den Gebietsverlusten betroffenen Vogelarten.

Die Maßnahmen 20A-n 1+2 ersetzen die ursprünglich vorgesehene Maßnahme 20A, gegen die seitens des amtlichen sowie privaten Naturschutzes bemängelt wurde, die damals vorgesehene Fläche sei mit 3,5 ha viel zu klein und die Reviere seien bereits belegt. Im Rahmen der diesbezüglichen Anhörung zur Änderung des LBP vom 17.12.2007 wurden gegen die nunmehr vorgesehenen Maßnahmen 20A-n 1+2 keine durchgreifenden Einwände erhoben (vgl. dazu unten 3.2).

Um darüber hinaus ggf. dennoch auftretende zeitliche Lücken bezüglich eines Baumhöhlenangebotes aufzufangen, ist in den Waldgebieten „Meistershofer-Holz“ und „Stockerholz“ jeweils die Anbringung von 15 Vogelnistkästen vorgesehen (vgl. LBP-Maßnahme 20A-n 1+2).

Bei den in Tabelle 4 aufgeführten Vogelarten wurden dann in einer näheren Betrachtung diejenigen Vogelarten untersucht, bei denen verbotsrelevante Beeinträchtigungen möglich sind. Für die so abgeschichteten Arten (vgl. Tabelle 3) wurde eine Verwirklichung der Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 BNatSchG begutachtet. Die Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 3 BNatSchG werden für diese Vogelarten gutachterlich grundsätzlich als erfüllt angesehen. Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Einschätzung. Für diese Vogelarten sieht die Planfeststellungsbehörde jedoch die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 43 Abs. 8 BNatSchG als gegeben an (vgl. dazu unten 6.).

Viele Einwender tragen vor, dass die qualitative Aufwertung der Waldbestände für Vogelarten im Hinblick auf ein entstehendes time lag nicht ausreichend sei und keine Kartierung der alten Laubbaumbestände vorhanden sei, um die grundsätzliche Eignung der Flächen beurteilen zu können. Bezüglich des ersten Einwands verweist die Planfeststellungsbehörde auf die obigen Ausführungen zur Schaffung von Altholzinseln. Bezüglich letzteren Einwands weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass im LBP die Maßnahmen Nr. 20A-n 1+2 detailliert beschrieben sind, so dass die Örtlichkeit der Maßnahme bekannt ist. Die Planfeststellungsbehörde kommt mit den Gutachtern zu dem Ergebnis, dass die Maßnahme geeignet ist. In erster Linie geht es bei der Maßnahme darum, bestehende hiebreife Bestände und damit die Habitatfunktionen für an Altholz gebundene Arten zu sichern, die ansonsten im Rahmen der forstwirtschaftlichen Nutzung verloren gingen. Die Waldgebiete weisen aufgrund der vorhandenen Baumartenzusammensetzung sowie der Bestands- und Altersstruktur gute Voraussetzungen zur Errichtung der Altholzinseln auf. Dies kommt auch aus den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange im Änderungsverfahren zur LBP-Maßnahme 20A-n 1+2 deutlich zum Ausdruck (vgl. z.B. Stellungnahme des Referats 83 beim Regierungsprä-

sodium Tübingen vom 9.1.2008 sowie Stellungnahme des Forstamtes beim Landratsamt Bodenseekreis vom 4.1.2008).

Soweit die artenschutzrechtliche Untersuchung aufführt, dass das Offenland im Trassenbereich vom im Umfeld brütenden geschützten Vögeln wie Mäusebussard, Rotmilan, Schwarzmilan, Baumfalke und Turmfalke zur Nahrungssuche genützt wird, weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass Nahrungsreviere und Jagdhabitats der Tiere nicht in den Schutzbereich des § 42 BNatSchG fallen (vgl. VGH BW, Urt. v. 25.4.2007, 5 S 2243/05 mit umfangreichen Verweisen auf die Rspr. des BVerwG), zumal die Betroffenheit der Nahrungsflächen nicht eine solche Dimension annimmt, die auch nur ansatzweise zu einer Tatbestandsverwirklichung des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG führen könnte. Dies gilt auch für den von den Einwendern besonders hervorgehobenen Großen Brachvogel und die Bekassine. Für letztere Arten weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass über die LBP-Maßnahme 3.1 hier zudem großflächig neue Nahrungshabitats geschaffen werden, die innerhalb der Aktionsradien dieser Arten liegen.

Soweit die Einwender vortragen, es läge anhand der ausgewählten Untersuchungstermine nahe, dass nicht alle Greifvögel- und Eulenarten erfasst worden, geht die Planfeststellungsbehörde mit den Gutachtern davon aus, dass mit den gewählten Methoden der Bestandserfassung den artenschutzrechtlichen Vorschriften genüge getan wurde. Es erfolgte entweder eine auf Vollständigkeit ausgerichtete Erfassung oder es wurden ausgewählte Biotopstrukturen auf potenziell mögliche Vorkommen untersucht. Auch aus Verhaltensbeobachtungen bei Greifvögeln wurden Rückschlüsse auf potenzielle Horstbereiche gezogen. Sofern die Revierzentren auf der geplanten Trasse bzw. trassennah lagen, wurde für die weitere artenschutzrechtliche Betrachtung von einer Berührung der Verbotstatbestände des § 42 BNatSchG ausgegangen. So wurde z.B. bei der kritisierten Erhebung von Spechten mit den angewandten Standards der Untersuchung bereits Betroffenheiten aufgezeigt. Die entsprechenden Gebiete wurden berücksichtigt. Einen zusätzlichen Erkenntnisgewinn brächte eine weitere Nachsuche nach zusätzlichen Höhlenbäumen in den jeweiligen Gebieten nicht. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, Urt. v. 31.01.2002, 4 A 15.01 und BVerwG, Beschl. v. 18.06.2007, 9 VR 13.06).

Soweit eingewandt wird, dass lediglich eine einmalige Nachtbegehung zur Erfassung von Eulen stattgefunden habe, wurden Eulen zusätzlich zur durchgeführten Nachtbegehung durch die Gutachter auch im Rahmen der Fledermausuntersuchung erfasst und notiert. Diese Ergebnisse gingen in die artenschutzrechtliche Untersuchung ein.

Die Einwender sehen die Auswirkungen durch Lärm und die damit verbundene Minderung der Habitatfunktion des Lebensraums der betroffenen Vogelarten als nicht ausreichend untersucht an. Es wird auf einen Schwellenwert von 52 dB(A) für die Abschätzung von Betroffenheiten der Lebensräume verwiesen, sowie auf ein aktuelles Forschungsvorhaben, das unterschiedliche artbezogene Lärmempfindlichkeiten für Vogelarten aufzeige. Nach Meinung der Einwender sei der artenschutzrechtliche Fachbeitrag in diesem Punkt defizitär.

Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Auffassung der Einwender nicht. Die Vorkommen wertgebender Brutvogelarten konzentrieren sich im Untersuchungsbereich auf die vorhandenen Wälder und Gehölzstrukturen sowie die wenigen Brachen oder extensiv genutzte Offenlandbereiche. Für die hier festgestellten überwiegend waldbewohnenden streng geschützten Vogelarten hat das von den Einwendern aufgeführte Forschungsvorhaben in der Regel keine besondere Lärmempfindlichkeit festgestellt (insgesamt konnte im Forschungsvorhaben von 132 untersuchten Arten der Avifauna nur bei wenigen Arten abgesichert ein erkennbarer Einfluss von Lärm festgestellt werden). Das Forschungsvorhaben nimmt von einem einheitlichen Grenzwert Abstand und empfiehlt nur für eine geringe Anzahl von Arten weiterhin dB(A)-Werte, ansonsten die Heranziehung kritischer Effektdistanzen. Für die Arten der Wälder werden kritische Effektdistanzen von meist bis zu 300 m, in Einzelfällen bis zu 500 m angegeben, bei denen Habitatminderungen vorliegen. Diese Habitatminderungen werden in der artenschutzrechtlichen Untersuchung erfasst und durch die Planfeststellungsbehörde im Rahmen des Störungstatbestandes des § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG betrachtet. So erfasst die Darstellung der 55 d(B)A Isophone in Abbildung 7.1 der LBP-Ergänzung einen Bereich weit über die kritische Effektdistanz von 300 Metern hinaus. Besonders sensible Brutvogelarten wie z.B. der Wachtelkönig, bei denen artspezifisch ggf. von strengeren Orientierungswerten ausgegangen werden müsste, kommen im relevanten Untersuchungsgebiet nicht vor (vgl. dazu auch S. 43/44 der Anpassung des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags).

Soweit die Einwender anhand von ihnen festgestellter Vogelarten wie Weißstorch, Rohrweihe, Wespenbussard, Kiebitz und Turmfalke die angebliche Unvollständigkeit der artenschutzrechtlichen Untersuchungen rügen, weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die zuvor genannten Vogelarten in die Bewertung der europäischen Vogelarten eingeflossen sind (vgl. z.B. Tabelle 3 und 4 der Anpassung der artenschutzrechtlichen Untersuchung bzw. S. 41 der Anpassung der artenschutzrechtlichen Untersuchung).

Für den Kiebitz weist die Planfeststellungsbehörde zusätzlich darauf hin, dass sie im Bereich der Mühlbacher Senke für diesen keine Fortpflanzungs- und Ruhestätte sieht. Es wird insofern auf die Ausführungen auf S. 41 der Anpassung der artenschutzrechtlichen Untersuchung Bezug genommen.

4.3.2. Fledermäuse

Im (nicht zu beanstandenden) Untersuchungsbereich wurde eine vergleichsweise artenreiche Fledermausfauna festgestellt. Es handelt sich im Rahmen der Basisuntersuchung um folgende Fledermausarten: Braunes Langohr, Kleiner und Großer Abendsegler, Rauhaufledermaus, Zwergfledermaus, Mückenfledermaus, Breitflügelfledermaus, Großes Mausohr, Kleine Bartfledermaus und die Wasserfledermaus.

Soweit seitens der Einwender kritisiert wird, dass mit den durchgeführten Detektorbegehungen z.B. das Braune und Graue Langohr sowie die Große und Kleine Bartfledermaus nicht hätten unterschieden werden können, ist dies nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch nicht erforderlich, da die Arten naturschutzfachlich auch ohne weitere Differenzierung bei den Auswirkungen der B 31 BA II B im Rahmen der artenschutzrechtlichen Untersuchung betrachtet werden konnten. Zudem haben die Gutachter im Jahre 2007 ergänzend an vier Terminen stichprobenartige Netzfänge in den betroffenen Gehölzbeständen durchgeführt, bei denen die genannten Arten Braunes Langohr und Kleine Bartfledermaus bestätigt werden konnten.

Soweit seitens der Einwender Netzfänge gefordert wurden, haben die Gutachter im Jahre 2007 - wie bereits zuvor erwähnt - an vier Terminen stichprobenartige Netzfänge in den betroffenen Gehölzbeständen durchgeführt. Die Ergebnisse der artenschutzrechtlichen Untersuchungen haben sich bestätigt. Zusätzlich wurden jedoch im Nordteil des Wäldchens an der Eichenmühle noch die Bechsteinfledermaus sowie die Fransenfledermaus als Einzeltier nachgewiesen. Da durch weitere Netzfänge ein zusätzlicher entscheidungserheblicher Erkenntnisgewinn nicht zu erwarten war, ist eine solche Forderung der Einwender nicht gerechtfertigt. Ferner ist der unmittelbare körperliche Zugriff auf die Tiere unter dem Gesichtspunkt des Artenschutzes kaum vertretbar, wenn es wie hier geschehen ein milderes Mittel der Bestandserfassung gibt (vgl. so auch OVG Münster, Beschl. v. 9.1.2007, 11 B 1431/06.AK).

Soweit die Einwender rügen, dass nicht auch im Spätsommer und Herbst eine Erfassung von Fledermäusen stattgefunden habe und so eventuell Paarungsquartiere übersehen wurden, haben die Gutachter im Rahmen der Erhebung auch balzende Fledermäuse registriert. Diese Erkenntnisse sind in das Gutachten eingeflossen.

Soweit die Einwender die artenschutzrechtliche Untersuchung hinsichtlich der Kleinen und Großen Bartfledermaus, der Zwergfledermaus und der Mückenfledermaus rügen, ist darauf hinzuweisen, dass diese Arten in erster Linie Spaltenquartiere an Gebäuden nutzen. Gebäude werden aber von dem Bau der B 31 BA II B nicht direkt in Anspruch genommen.

Soweit die Einwender vorbringen, bei der artenschutzrechtlichen Untersuchung sei die Rauhautfledermaus vergessen worden, so weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die artenschutzrechtlichen Untersuchungen Aussagen zur Betroffenheit der Rauhautfledermaus enthalten (vgl. z.B. Nr. 7.1.2 der Ergänzung des LBP (Nachweis im Waldgebiet nordwestlich Fischbach, in der Brunnisachau, im Waldgebiet Buchschach sowie im Waldgebiet südwestlich von Heiseloch). Bei der Rauhautfledermaus handelt es sich zudem um eine waldbewohnende Fledermausart, so dass mit den im LBP vorgesehenen Maßnahmen eine Tatbestandsverwirklichung des § 42 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden kann.

Auf die zuvor aufgeführten Fledermausarten hat der Bau der B 31 BA II B die in Nr. 7.1.2 der LBP-Ergänzung sowie unter Nr. 3.2.1 der Anpassung des artenschutzrechtlichen Beitrages aufgeführten Auswirkungen (vgl. insoweit auch die graphische Darstellung in Abbildung 7.2 des LBP). Konfliktschwerpunkte bilden hier in erster Linie die betroffenen Waldgebiete und das Tal der Brunnisachau.

Soweit die Konfliktbeschreibung hier mit dem Bau der B 31 neu einen Verlust von Nahrungs- und Jagdhabitaten darlegt, geht die Planfeststellungsbehörde nicht von einer Verwirklichung der Verbotstatbestände des § 42 Abs.1 BNatSchG aus, da Nahrungsreviere und Jagdhabitats der besonders geschützten Arten nicht in den Schutzbereich des § 42 BNatSchG fallen (vgl. VGH BW, Urt. v. 25.4.2007, 5 S 2243/05 mit umfangreichen Verweisen auf die Rspr. des BVerwG). Insbesondere haben diese Nahrungs- und Jagdhabitats flächenmäßig nicht einen solch essenziellen Charakter, dass wesentliche Auswirkungen auf die lokale Population zu erwarten sind.

Soweit durch den Bau der B 31 Austausch- und Wanderbewegungen zwischen den Teillebensräumen behindert werden, haben diese Behinderungen nicht die Intensität, dass sie eine Erfüllung des Verbotstatbestandes des § 42 Abs. 1 BNatSchG zur Folge hätten. Die Planunterlagen sehen hier entsprechende Querungshilfen vor, so dass eine nachhaltige Beeinträchtigung von Austausch- und Wanderbeziehungen nicht statt-

findet. Hervorzuheben ist besonders die Grünbrücke im Bereich des Waldgebietes „Buchsach“, welche die Zerschneidungswirkung wesentlich mindert.

Die Brücke über die Brunnisach kann unterflogen werden (vgl. dazu auch OVG Bautzen, Beschl. v. 12.11.2007, 5 BS 336/07, dass strukturgebunden fliegende Arten Straßen bevorzugt an Durchlässen queren) bzw. durch die dort vorhandenen 2,5 Meter hohen Schallschutzwände, die zu einer Überfliegung leiten, wird die Zerschneidungswirkung bereits wesentlich gemindert.

Im Bereich des Waldgebietes nordwestlich Fischbach wurde über die nachträgliche Aufnahme eines Leitelementes ein gefahrloses Überfliegen der Trasse ermöglicht (vgl. dazu die Nebenbestimmung V. 7.1.).

Es werden jedoch durch den Bau der B 31 neu auch Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Sinne des § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG betroffen. So geht die artenschutzrechtliche Untersuchung z.B. im Waldgebiet südwestlich von Heiseloch von einer Betroffenheit des Großen Abendseglers und der Wasserfledermaus durch Quartiernachweise aus. In anderen Bereichen werden z.T. Quartiere vermutet (z.B. für die Wasserfledermaus im Bereich der Brunnisachau) oder die Gebiete (insbes. das Waldgebiet nordwestlich Fischbach bzw. das Waldgebiet Buchsach) eignen sich als Lebensräume für Fledermäuse, ohne dass hier konkrete Quartiere nachgewiesen werden konnten. Die Planfeststellungsbehörde geht jedoch im Sinne einer worst-case Betrachtung auch für die Gebiete, wo Quartiere nicht direkt nachgewiesen werden konnten, von einer grundsätzlichen Eröffnung des Tatstandes des § 42 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 BNatSchG für Fledermausarten aus. Weitere als die zuvor beschriebenen (potenziellen oder vermuteten) Quartiere konnten nicht ermittelt werden und sind bezogen auf die lokal vorhandenen Biotopstrukturen auch nicht zu erwarten.

Zur Verwirklichung des Tatbestandes des § 42 Abs. 5 Satz 1, 2 BNatSchG ist jedoch zu beachten, dass bei den nach Anhang IVa der FFH-RL geschützten Fledermäusen ein Verstoß gegen das Verbot des § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht vorliegt, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt werden kann. Insoweit liegt nach § 42 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG auch kein Verstoß gegen § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG vor.

Dieses Erfordernis sieht die Planfeststellungsbehörde mit den Ausführungen im artenschutzrechtlichen Gutachten als erfüllt an.

Zunächst wurde artenschutzrechtlich geprüft, ob über Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen eine geringere Beeinträchtigung der betroffenen Fledermausarten zu erreichen ist (vgl. dazu Nr. 7.2.2. der LBP-Ergänzung). Die Planfeststellungsbehörde

macht sich die dortigen Aussagen zueigen. Auch wird über die Nebenbestimmung V. 7.3. bezüglich der Freimachung des Baufeldes sowie der Fällung von Bäumen eine Vermeidung der Verletzung oder Tötung von Tieren erreicht.

Die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten wird im räumlichen Zusammenhang im Sinne von § 42 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG weiterhin erfüllt. Bei den betroffenen Fledermausarten handelt es sich überwiegend um waldbewohnende Arten bzw. busch- und gehölzreiche Landschaften besiedelnde Arten. Die Eingriffe in die Waldgebiete bzw. den Bereich der Brunnisach beschränken sich jeweils nur auf randliche Inanspruchnahmen bzw. im Verhältnis zum Gesamtgebiet geringfügige Zerschneidungen. Über folgende Maßnahmen des LBP wird für Fledermäuse die Erfüllung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang sichergestellt:

LBP-Maßnahme 3.5:

Aufwertung der östlichen Randzone des Waldgebietes „Säßenen“ und Entwicklung von standortgemäßem Wald über die natürliche Sukzession.

LBP-Maßnahme 4.2:

Einbeziehung einer Restfläche in den Waldverband und Begründung eines neuen Waldmantels.

LBP-Maßnahme 5.5A:

Nutzungsaufgabe und Auwaldentwicklung im Bereich „Mühlwiese“ zwischen Brunnisach und Mühlkanal.

LBP-Maßnahme 8.3A:

Begründung eines standortgemäßen Laubmischwaldes und Entwicklung reich strukturierter Wald-Offenland-Bereiche zwischen dem Manzeller Bach und dem Buchschach.

LBP-Maßnahme 12.3:

Begründung eines standortgemäßen Laubmischwaldes.

Der Flächenumfang der zuvor genannten Maßnahmen beträgt insgesamt 7,24 ha. Für weitere Details wird auf Ziffer 3.2.1 der Anpassung des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages verwiesen.

Den zuvor aufgelisteten Maßnahmen ist jedoch wegen ihrer Entwicklungsdauer inhärent, dass sie erst mittelfristig ihre volle Wirksamkeit entfalten. Im Hinblick auf die Si-

Herstellung der ökologischen Funktion in zeitlicher Hinsicht (Vermeidung eines sog. time lag) ist es darüber hinaus erforderlich, weitere Maßnahmen vorzusehen, die insbesondere auch kurzfristig den Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten auffangen können.

Hierfür ist die LBP-Maßnahme 20A-n 1+2 vorgesehen: Einrichtung von Altholzinseln im Waldgebiet „Meistershofer-Holz“ und „Stockerholz“ durch die Belassung von Altbäumen und Laubbaumgruppen über die Hiebsreife hinaus und Förderung dieser Bäume im Rahmen einer extensiven forstlichen Bestandspflege. Die Flächengröße dieser Maßnahmen beläuft sich auf insgesamt 7,43 ha. Die Auswahl und Kennzeichnung der zu belassenden Bäume (60-90 Stück) erfolgt in Abstimmung mit der Forst- und Naturschutzverwaltung. Die Altholzinseln begünstigen einen großen Teil der wertgebenden Waldarten und liegen innerhalb des Aktionsradius der von den Gebietsverlusten betroffenen Fledermäuse.

Die Maßnahmen 20A-n 1+2 ersetzen die ursprünglich vorgesehene Maßnahme 20A, gegen die seitens des amtlichen sowie privaten Naturschutzes bemängelt wurde, die damals vorgesehene Fläche sei mit 3,5 ha viel zu klein und die Reviere seien bereits durch Spechte belegt, womit sich dieser Einwand erledigt hat.

Mit der Planänderung hat sich ferner der seitens des amtlichen Naturschutzes sowie der Forstverwaltung vorgebrachte Mangel, die Flächen der ursprünglichen Maßnahme 20A lägen im Pflege- und Entwicklungsplan für das Hepbacher-Leimbacher-Ried und der Erhalt von Altholzinseln sei hier forstlich schon vorgesehen, erledigt.

Im Rahmen der diesbezüglichen Anhörung zur Änderung des LBP vom 17.12.2007 wurden gegen die nunmehr vorgesehenen Maßnahmen 20A-n 1+2 keine durchgreifenden Einwände erhoben. Die Planung berücksichtigt insbesondere die vom BUND und vom Landratsamt Bodenseekreis aufgeworfene Frage des ausreichenden Sicherheitsabstandes der Altholzinseln und Nistkästen zu Forstwegen, so dass Störungen durch eventuelle Erholungsnutzung vermieden werden. Soweit der BUND Fragen der Ausführungsmodalitäten aufwirft, z.B. evtl. Aufhängen von Hohltaubenkästen, wird dem über die Nebenbestimmung V. 7.4. Rechnung getragen.

Um darüber hinaus dennoch auftretende zeitliche Lücken bezüglich eines Baumhöhlenangebotes sehr kurzfristig aufzufangen, ist in den Waldgebieten „Meistershofer-Holz“ und „Stockerholz“ jeweils die Anbringung von 15 Fledermausnistkästen vorgesehen (vgl. LBP-Maßnahme 20A-n 1+2). Hierbei handelt es sich um eine fachlich anerkannte Maßnahme, um Defizite in der Übergangsphase zu kompensieren (vgl. OVG Koblenz, Urt. v. 7./8.11.2007, 8 C 11523.06.OVG).

Über die Nebenbestimmung V. 7.5. wird sichergestellt, dass die zuvor genannten Maßnahmen zur Vermeidung eines time lag bereits unverzüglich nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zu greifen beginnen.

Ferner tritt durch Minderung der Habitatfunktionen eine Störung von Tieren ein, welche grundsätzlich den Tatbestand des § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG eröffnet. Jedoch verlangt § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG eine erhebliche Störung, die dann vorliegt, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Die Planfeststellungsbehörde kommt mit den Ausführungen in den artenschutzrechtlichen Gutachten (vgl. z.B. S. 14/15 der Anpassung des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages) zu dem Ergebnis, dass bezüglich der streng geschützten Fledermausarten keine erhebliche Störung eintritt, die zu einer Verwirklichung des Tatbestandes des § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG führt.

4.3.3. Haselmaus

Vorkommen der Haselmaus konnten trotz gezieltem Einsatz beköderter Haar-Haftröhren, was eine Standarderfassungsmethode für diese Art darstellt, an fünf Hecken- und Waldrändern im engeren Trassenbereich nicht nachgewiesen werden, wobei die Erfassung in zwei aufeinander folgenden Fangperioden von ca. 14 Tagen von Mitte Juli bis Mitte August 2006 erfolgte.

Vorkommen seien jedoch nach Auffassung des Gutachters zumindest in strukturreichen Gehölzlebensräumen und im weiteren Umfeld der Trasse in Wäldern und Gehölzen nicht auszuschließen.

Nachdem im unmittelbaren Baufeld der Trasse keine Nachweise der Haselmaus gelungen sind, ist der Tatbestand des §§ 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG nicht erfüllt. Selbst unterstellt, es gäbe Bestände der Haselmaus im unmittelbaren Baufeld der Trasse, so wäre eine Tatbestandverwirklichung des § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG nach § 42 Abs. 5 Satz 2 und 3 BNatSchG nicht gegeben, denn die ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten kann im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt werden. Die Haselmaus ist in Baden-Württemberg nahezu flächendeckend verbreitet. Ihr steht ein sehr weites Spektrum besiedelbarer Lebensräume zur Verfügung. Solche Lebensräume sind auch weiterhin im Trassenumfeld ausreichend vorhanden. Ferner werden durch Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans Lebensräume für die Haselmaus geschaffen. Es handelt sich hierbei um folgende Maßnahmen:

LBP-Maßnahme 3.5:

Aufwertung der östlichen Randzone des Waldgebietes „Säßenen“ und Entwicklung von standortgemäßem Wald über die natürliche Sukzession.

LBP-Maßnahme 4.2:

Einbeziehung einer Restfläche in den Waldverband und Begründung eines neuen Waldmantels.

LBP-Maßnahme 5.5A:

Nutzungsaufgabe und Auwaldentwicklung im Bereich „Mühlwiese“ zwischen Brunnisach und Mühlkanal.

LBP-Maßnahme 8.3A:

Begründung eines standortgemäßen Laubmischwaldes und Entwicklung reich strukturierter Wald-Offenland-Bereiche zwischen dem Manzeller Bach und dem Buchschach.

LBP-Maßnahme 12.3:

Begründung eines standortgemäßen Laubmischwaldes.

Der Flächenumfang der zuvor genannten Maßnahmen beträgt insgesamt 7,24 ha. Für weitere Details wird auf Ziffer 3.2.2 der Anpassung des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages verwiesen.

Die Haselmaus ist auch in der Lage, diese Ersatzlebensräume zu besiedeln. Über eine entsprechende Nebenbestimmung (vgl. A. V. 7. 6.) wurde darauf geachtet, dass bei der Durchführung der LBP-Maßnahmen die Beimischung relevanter Nahrungssträucher für die Haselmaus erfolgt.

Ein time lag ist ebenfalls nicht zu befürchten, da auch junge Gehölze bzw. Gehölze im frühen Sukzessionsstadium im Kontext mit bestehenden Wald- oder Gehölzbeständen bereits Lebensraumfunktionen für die Art übernehmen können.

Nachdem eine Tatbestandsverwirklichung ausscheidet, waren auch, wie von den Einwendern gefordert, keine Lebendfänge notwendig, die im Übrigen auch keine anerkannte Standardmethode zur Erfassung der Art darstellen.

Aus obigen Erwägungen heraus, liegt auch keine Verwirklichung in § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG vor, da die Störung nicht erheblich ist, denn der Erhaltungszustand der lokalen Population der Art wird durch den Neubau der B 31 BA II B nicht verschlechtert.

4.3.4. Zauneidechse

Für den Untersuchungsbereich liegen sowohl konkrete Nachweise als auch potenziell geeignete Habitatflächen für die Zauneidechse vor (vgl. die Zusammenstellung auf S. 16/17, den Übersichtsplan 4 der artenschutzrechtlichen Untersuchung vom November 2006 sowie die Ausführungen unter Nr. 3.2.4 der Anpassung der artenschutzrechtlichen Untersuchung). Die (potenziellen) Vorkommen liegen entweder direkt auf der geplanten Trasse bzw. in deren unmittelbarer Nähe. Damit sind für den unmittelbaren Baubereich

der Trasse grundsätzlich die Tatbestände des § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG eröffnet. Jedoch liegt keine Verwirklichung der Tatbestände vor. Nach § 42 Abs. 5 Satz 2 und 3 BNatSchG ist der Tatbestand nicht verwirklicht, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt werden kann.

Für die Zauneidechse ist eine Neuanlage und Gestaltung geeigneter Habitate im Bereich der Verkehrsgrünflächen - hier insbesondere die südexponierten straßenabgewandten Straßenböschungen und Verwallungen - im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans vorgesehen, zu deren Besiedlung die Art auch in der Lage ist. Die Art ist hinreichend mobil und kann Standorte im Raum auch über mittlere Entfernungen besiedeln.

Konkret handelt es sich hierbei um folgende Maßnahmen, wobei die entsprechenden Habitatfunktionen kurzfristig entwickelbar sind:

LBP-Maßnahme 2:

Verwallung gegenüber Fischbach, Entwicklung von Magerrasen auf den straßenabgewandten Böschungen.

LBP-Maßnahme 10.2:

Bepflanzung des Lärmschutzwalles nördlich von Schnetzenhausen und Entwicklung von Saumstreifen auf den straßenabgewandten Böschungen.

LBP-Maßnahme 11.2:

Begrünung der Böschung am Herrmannsberg mit Magerrasen.

Vorübergehend wird durch die LBP-Maßnahme 8.3A (Nutzungsaufgabe und Entwicklung reichstrukturierter Wald-Offenland-Bereiche zwischen dem Manzeller Bach und dem Buchschach) und die LBP-Maßnahme 3.5 (Aufwertung der östlichen Randzone des Waldgebietes durch Nutzungsaufgabe, Entwicklung über die natürliche Sukzession) ebenfalls Kompensation für die streng geschützte Zauneidechse geschaffen.

Für die in unmittelbarer Nähe der Trasse sich befindenden Habitate ist der Tatbestand nach § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ebenfalls nicht erfüllt, da keine erhebliche Störung der Zauneidechse erfolgt, denn der Erhaltungszustand der lokalen Population der Art verschlechtert sich nicht. Die Zauneidechse ist eine gerade in Süddeutschland noch weit verbreitete Art. Deswegen und aufgrund der im LBP vorgesehenen Maßnahmen kann naturschutzfachlich davon ausgegangen werden, dass keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population der Art eintritt.

Über die Nebenbestimmung A. V. 7. 7. wird ebenfalls sichergestellt, dass es nicht zu unvermeidbaren Verletzungen oder Tötungen von Tieren im Sinne des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kommt.

4.3.5. Kleine Flussmuschel/Bachmuschel (*Unio crassus*)

Im Bereich des Untersuchungsraumes befinden sich sowohl im Lipbach, in der Brunnisach als auch im Mühlbach Vorkommen von *Unio crassus*.

Die Vorkommen im Lipbach werden jedoch durch den Neubau der B 31 BA II B weder direkt noch mittelbar betroffen.

In der Brunnisach kann aufgrund baubedingter Beeinträchtigungen für die im unterstromigen Bachbereich siedelnden Muscheln eine Minderung der Habitatfunktion eintreten (vgl. die gelben Punkte in der Abbildung 7.3 der LBP-Ergänzung sowie S. 52 der LBP Ergänzung und Nr. 3.2.6 der Anpassung der artenschutzrechtlichen Untersuchung). Diese Minderung reicht jedoch nicht soweit, dass die Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 BNatSchG erfüllt sind. Ein direkter Eingriff in das Gewässer unterbleibt. Durch Spritzschutz auf der Brücke werden diffuse Einträge minimiert bzw. verhindert. Über eine Fachbauleitung wird sichergestellt, dass auch während der Bauphase erhebliche Beeinträchtigungen unterbleiben.

Anders sieht die Situation im Mühlbach aus. Hier erfolgt eine direkte Flächeninanspruchnahme des Mühlbachs auf ca. 460 Meter Länge (vgl. die gelben Punkte in der Abbildung 7.3 der LBP-Ergänzung sowie S. 52 der LBP Ergänzung und Nr. 3.2.6 der Anpassung der artenschutzrechtlichen Untersuchung). Der durch das Vorhaben beanspruchte Abschnitt des Mühlbachs liegt zwischen der Einmündung des Seitenarms von Heiseloch kommend und dem Unterraderacher Bach. Der Bereich enthält einen sehr kurzen Abschnitt mit hoher Besiedlungsdichte von *Unio crassus* (die Hauptabschnitte hoher Dichte werden dagegen geschont), ansonsten Abschnitte mit geringer Dichte. Der Bereich ist zum einen durch die Anschlussstelle Schnetzenhausen direkt betroffen, deren Bau eine Verlegung des Mühlbaches erforderlich macht (vgl. den roten Punkt in der Abbildung 7.3 der LBP-Ergänzung). Zum anderen besteht in der weiteren Fließrichtung des Mühlbachs die Gefahr, dass die Bachmuschelbestände durch baubedingte Beeinträchtigungen (z.B. Veränderungen der Fließgewässerdynamik, Eintrag von Schlämmen und Schwebstoffen) in Mitleidenschaft gezogen werden (vgl. die gelben Punkte in der Abbildung 7.3 der LBP-Ergänzung), wobei mit Verzicht auf die ursprünglich vorgesehene Aufweitung des Durchlasses unter der bestehenden L 328b (ursprünglich beinhaltet in LBP-Maßnahme 14.2) eine erhebliche Minderung der Beeinträchtigung der unterstromigen Bestände von *Unio crassus* im Mühlbach erreicht wird.

Die Tatbestände des § 42 Abs. 1 Nr. 1 bis Nr. 3 BNatSchG sind somit verwirklicht. Diese Tatbestandsverwirklichung scheidet auch nicht aufgrund von § 42 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG aus, da eine Umsiedlung nicht ohne Verletzung und Tötung einzelner Individuen vonstatten gehen kann und die Funktionen der Fortpflanzungs- und Ruhestätten erst mit zeitlicher Verzögerung hergestellt werden können, wobei dieses time lag hier nicht kompensierbar ist.

Für die Bachmuschel liegen aber die Ausnahmevoraussetzungen des § 43 Abs. 8 BNatSchG vor.

Die Voraussetzungen des § 43 Abs. 8 Nr. 4 und Nr. 5 BNatSchG sind erfüllt (vgl. dazu ausführlich insbesondere zum rechtlichen Rahmen unten 6.).

Zumutbare Alternativen im Sinne des § 43 Abs. 8 Satz 2 BNatSchG sind nicht gegeben. Im Hinblick auf die herausgehobene naturschutzfachliche Relevanz der Bachmuschel (sie ist bundes- wie landesweit als vom Aussterben bedroht eingestuft) wurde eine Umpfanung der Anschlussstelle Schnetzenhausen mittels sog. „holländischer Rampen“ untersucht. Mit dieser Lösung hätte der Mühlbach auf einer Strecke von ca. 50 m an der Verbindungsstrecke zwischen B 31 neu und bestehender L 328 b unverändert im alten Bachbett verbleiben können. Durch eine ober- wie unterstromig trotzdem erforderliche Verlegung des Mühlbachs würde dort aber ebenso ein direkter Eingriff in die Bestände von *Unio crassus* erfolgen. Im mittels „holländischer Rampen“ ausgesparten Bereich des Mühlbachs wäre zudem fraglich gewesen, ob im Hinblick auf baubedingte Auswirkungen das Bachmuschelvorkommen im ausgesparten Bereich überhaupt überlebensfähig gewesen wäre. Auch im unterstromigen Bereich des Mühlbachs wäre eine Beeinträchtigung nicht auszuschließen gewesen, denn auch hier wäre es bei der Lösung mittels „holländischer Rampen“ durch baubedingte Beeinträchtigungen des Gewässers zu einer Beeinträchtigung des Bachmuschelvorkommens gekommen.

Nachdem so eine Beeinträchtigung durch die Variante mit „holländischen Rampen“ nicht vollständig auszuschließen war, wurde die geplante Lösung beibehalten, zumal der Anschluss mit „holländischen Rampen“ im Hinblick auf die Verkehrssicherheit gegenüber der nunmehr geplanten Variante suboptimal ist. Ferner muss bei der Variante mit „holländischen Rampen“ durch Abrücken des Hauptwirtschaftsweges aus dem Bereich der ansteigenden südwestlichen Anschlussrampe ein Eingriff in den Wald westlich der Schießanlage erfolgen. Auch wäre mit der alternativen Lösung der Fortbestand des Pistolenschießstandes der Schießanlage gefährdet. Schließlich würde sich die Menge an Überschussmassen erhöhen.

Ein vollständiger Verzicht auf den Knoten Schnetzenhausen kommt nicht in Betracht (vgl. dazu die Ausführungen im Rahmen der Variantenprüfung, insbesondere müssten

mit einem vollständigen Verzicht des Knotens Schnetzenhausen Abstriche am Zielerfüllungsgrad der Planung in Kauf genommen werden bzgl. der Entlastungswirkung für das Umland und Stadtgebiet von Friedrichshafen). Ferner würde ein solcher Verzicht auch nicht vollständig zur Problemlösung beitragen, da auch ohne die Anschlussstelle der Mühlbach für den Bau der B 31 BA II B auf ca. 200 Meter verlegt werden müsste.

Eine kleinräumige Verlegung des Knotens Schnetzenhausen kommt ebenfalls nicht in Betracht. Um den Bereich des Mühlbachs auszusparen, wäre eine Achsverlegung der B 31 um ca. 200 Meter nach Nord-Ost erforderlich. Dies ist aus folgenden Gründen nicht möglich:

Der Drumlinhügel südwestlich von Heiseloch würde mittig durchschnitten. Der Drumlin wäre praktisch abgetragen. Eine verschobene Achse würde über den höchsten Punkt in 441 m ü. NN verlaufen. Die maximale Einschnittstiefe würde von 6 m auf max. 17 m ansteigen, wodurch es zu Erdmassenüberschüssen von 200.000 m³ käme, was die bisher ausgeglichene Massenbilanz konterkarieren würde. Die Mehrkosten würden sich auf 2 Mio. € belaufen. Ferner ergäben sich durch die Achsverschiebung hin zum Weiler Heiseloch dort erhebliche Lärmproblematiken. In das Waldstück südwestlich Heiseloch würde ein zusätzlicher Eingriff notwendig. Besonders schwer wiegt aber, dass eine verschobene Trasse noch erheblicher in die arrondierten Obstbauflächen eines Landwirts eingreifen würde, was unter den bekannten Betriebsdaten die Grenze zur Existenzgefährdung überschreiten würde, zumal geeignete Ersatzflächen nicht im erforderlichen Umfang zur Verfügung stehen. Schließlich käme es durch die Führung der L 328b weiterhin zu einem Eingriff in den Mühlbach, da sich ein 40 m langer Durchlass unter dieser Straße auch bei einer Achsverschiebung der B 31 nicht vermeiden ließe.

Der Erhaltungszustand der Population der Art verschlechtert sich nicht.

Soweit Bachmuschelvorkommen im Bereich des Anschlussknotens Schnetzenhausen betroffen sind, werden die Bestände vor Baubeginn in Bereiche des Oberlaufes des Mühlbachs umgesiedelt (vgl. Maßnahme Nr. 14.1 des LBP: Umsiedlung der von der Baumaßnahme betroffenen Bachmuscheln in oberstromig gelegenen Abschnitt). Die verlegten Bereiche des Mühlbachs sollen nach Abschluss der Baumaßnahmen wieder besetzt werden, wobei deren Gestaltung unter besonderer Berücksichtigung der Lebensraumsprüche der Bachmuschel erfolgt (vgl. Maßnahme Nr. 14.1 des LBP: offene Verlegung und naturnahe Gestaltung der beanspruchten Gewässerabschnitte sowie Einrichtung einer Fachbauleitung zur Koordinierung und Überwachung der Schutzmaßnahmen in Abstimmung mit der Naturschutzverwaltung).

Eine solche Maßnahme wurde bereits bei einem anderen Projekt mit Betroffenheiten von *Unio crassus* praktiziert (Verlegung der B 30 Nordbogen). Soweit eingewandt wird,

dass die damalige Umsiedlung gescheitert sei, zeigt eine im Jahre 2006 durchgeführte Erfolgskontrolle am Bampfen, dass in der dortigen Verlegungsstrecke inzwischen insgesamt 11 Tiere überwiegend jungen und mittleren Alters nachgewiesen werden konnte, wobei die Besiedlung sogar von Bach abwärts gelegenen Vorkommen erfolgte. Obwohl also bei jenem Projekt ungünstigere Voraussetzungen bestanden, besteht dort zwischenzeitlich eine leicht positive Wiederbesiedlungstendenz. Beim Mühlbach bestehen aber wesentlich günstigere Verhältnisse für die Wiederbesiedlung als beim Bampfen, da es einen vitalen und reproduzierenden starken Bestand von *Unio crassus* oberhalb der Baumaßnahme beim Anschluss Schnetzenhausen gibt (vgl. dazu auch nachfolgend unten) und im Rahmen der Gestaltung der Verlegungsstrecke die beim Bampfen gemachten Erfahrungen genutzt werden können. Auch zeigen die Erfahrungen von Notumsiedlungen, dass Umsiedlungsmaßnahmen von *Unio crassus* mit Erfolg durchgeführt werden können.

Ferner wird über das in der Nebenbestimmung A. V. 7. 8. angeordnete Monitoring sichergestellt, dass eventuellen Fehlentwicklungen unverzüglich gegengesteuert werden kann.

Die von den Einwendern aufgeführten Fragestellungen bzgl. Hälterung, Eignung der Ersatzhabitate etc. werden im Rahmen des Monitorings ausreichend berücksichtigt. Zudem wird über das angeordnete Monitoring sichergestellt, dass im Falle des Fehlschlags einzelner Maßnahmen wirksam gegengesteuert werden kann. Ergänzende Maßnahmen für *Unio crassus* lassen sich aus dem Kontext des Natura 2000-Gebietsschutzes und -managements ableiten. Das Monitoring trägt auch der vom Landratsamt Bodenseekreis kritisierten Erfolgungewissheit sowie der vom Fischereisachverständigen des Regierungspräsidiums Tübingen geforderten Erhebung der Fischbestände Rechnung.

Ferner soll über die LBP-Maßnahme Nr. 19 *Unio crassus* im Appenweiler Mühlbach bei Friedrichshafen wieder angesiedelt werden. Soweit die Einwander die Wirksamkeit dieser Maßnahme mangels Vorliegen von Daten zur Gewässerstruktur und Gewässergüte in Zweifel ziehen, ist darauf hinzuweisen, dass der Maßnahme ein Gewässerentwicklungskonzept der Stadt Friedrichshafen zugrunde liegt, welches den Appenweiler Mühlbach als geeignetes Siedlungsgewässer einstuft. Tatsächlich war auch in jüngerer Vergangenheit eine Besiedlung des Appenweiler Mühlbachs durch *Unio crassus* gegeben, weswegen die grundsätzlichen Lebensraumqualitäten offensichtlich vorhanden sind. Auch hier wird über das in Nebenbestimmung A. V. 7. 8. angeordnete Monitoring sichergestellt, dass eventuellen Fehlentwicklungen unverzüglich gegengesteuert werden kann.

Zudem wird über die Maßnahmen Nr. 14.4 und 17 des LBP eine Verbesserung der Lebensraumfunktionen für *Unio crassus* im Gewässersystem des Mühlbachs erreicht.

Für den Mühlbach bei Schnetzenhausen ist schließlich darauf hinzuweisen, dass sich oberhalb der geplanten Baumaßnahme die Hauptbestände der Bachmuschel befinden, welche unverändert erhalten bleiben und dort aufgrund der großen Entfernung zur Baumaßnahme der B 31 BA II B nördlich Schnetzenhausen auch keine mittelbare bauliche Beeinträchtigung stattfindet. So kann von dort aus eine Wiederbesiedlung der bachabwärts verlegten Bachabschnitte erfolgen.

Bezogen auf eventuelle mittelbare Beeinträchtigungen wird über die LBP-Maßnahmen 14.1, 10.1, 10.4 und 5.2 ferner sichergestellt, dass die Populationen während der Bauphase gegenüber Beeinträchtigungen geschützt sind. Die Baumaßnahmen werden nach der Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Landschaftspflege, Teil 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen (RAS-LP 4) ausgeführt.

Für *Unio crassus* als Anhang IV Art der FFH-Richtlinie ist nach § 43 Abs. 8 Satz 2 BNatSchG eine Ausnahme zudem nur zulässig, sofern Art. 16 Abs. 1 FFH-RL nicht weitergehende Anforderungen enthält. Art. 16 FFH-RL etabliert nicht nur ein artenschutzrechtliches Verschlechterungsverbot, sondern darf grundsätzlich nur in Anspruch genommen werden, wenn sich die betroffene Art in einem als günstig zu bewertenden Erhaltungszustand befindet (vgl. Gellermann, Die „Kleine Novelle des Bundesnaturschutzgesetzes, NuR 2007, 783 (789), mit Verweis auf die einschlägige Rechtsprechung des EuGH). Für den Bereich des Bodenseeraums ist dies hinsichtlich *Unio crassus* der Fall. Zwar wird die bundesweite Situation von *Unio crassus* im nationalen FFH-Bericht vom Dezember 2007 als kritisch eingestuft, jedoch ist der Erhaltungszustand von *Unio crassus* im Mühlbach insgesamt im Grenzbereich zwischen günstig und ungünstig zu bewerten (vgl. zur Zulässigkeit einer regionalisierenden Betrachtung: OVG Koblenz, Urt. v. 7.8.11.2007, 8 C 11523/06.OVG). Diese Wertung sehen auch die Einwender, wenn sie ausführen, aufgrund des Bestandes der Bachmuschel auf der Gemarkung Friedrichshafen hätte eigentlich ein FFH-Gebiet ausgewiesen werden müssen (vgl. beispielhaft die Stellungnahme des BUND Kreisverbandes Bodenseekreis im Rahmen der zweiten Offenlage 2007).

Für die Zulassung einer Ausnahme genügt es insoweit, wenn sich die Erteilung der Ausnahme für die betreffende Tierart als neutral erweist. Dies ist etwa dann der Fall, wenn sich die Tatbestandsverwirklichung des § 42 BNatSchG auf das in Art. 16 FFH-RL genannte Ziel der Bewahrung eines günstigen Erhaltungszustandes der Art innerhalb ihres natürlichen Verbreitungsgebietes nicht auswirkt, weil ein bestehender ungünstiger Erhaltungszustand ihrer Population jedenfalls nicht verschlechtert oder die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes nicht behindert wird (vgl. EuGH, Urt. v. 14.6.2007, C-342/05).

Die Planfeststellungsbehörde sieht solche Umstände hier gegeben, da das Hauptvorkommen von *Unio crassus* sich oberstromig des Eingriffs befindet und die Habitatvoraussetzungen für *Unio crassus* nach Abschluss der Baumaßnahme uneingeschränkt wieder hergestellt werden bzw. verbessert werden. Verbleibenden Unsicherheiten wird über die Anordnung des Monitorings Rechnung getragen.

Soweit seitens des Fischereisachverständigen beim Regierungspräsidium Tübingen in seiner Stellungnahme ein Konkretisierungsbedürfnis in Bezug auf die Wiederansiedlung von *Unio crassus* im Appenweiler Mühlbach geltend gemacht wird, sieht die Planfeststellungsbehörde dies als erfüllt an. Die Gewässermorphologie sowie die Habitatstrukturen des Appenweiler Mühlbachs ergeben sich aus dem Gewässerentwicklungsplan der Stadt Friedrichshafen bzw. den Ausführungen im LBP. Die konkreten Details der LBP-Maßnahme 19.1 sind dort beschrieben (vgl. S. 123 des LBP).

Gleiches gilt für die Ausführungen der Stadt Friedrichshafen bezüglich der LBP-Maßnahme 19.1. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass diese LBP-Maßnahme mit der Stadt Friedrichshafen abgesprochen war. Soweit auf bestehende Unsicherheiten hingewiesen wird, trägt dem die Anordnung eines Monitorings Rechnung.

Die seitens der Einwender gegen die artenschutzrechtliche Untersuchung vorgebrachten Bedenken überzeugen demgegenüber nicht.

Zunächst wurden die bisher durchgeführten Erhebungen berücksichtigt (so z.B. die Gewässergüteuntersuchung und Gewässergütekarte der Stadt Friedrichshafen) und mit eigenen Erhebungen der Gutachter verglichen. Einbezogen wurden insbesondere Daten zur Gewässergüte und Gewässerstruktur. Es erfolgte auch ein Vergleich mit der von den Einwendern aufgeführten Untersuchung von Heitz (2005).

Soweit die Einwender aufgrund mangelnder Zugänglichkeit einzelner Gewässerstrecken Erfassungslücken rügen, so sind diese Stellen in Karte 3 zum Gutachten dargestellt. Von den insgesamt 35 km untersuchten Gewässersystemen wurden ca. 2 % nicht kartiert. Daraus resultieren keine so schwerwiegenden Erfassungslücken, dass diese geeignet sind, das Gutachten insgesamt in Zweifel zu ziehen.

Soweit die Einwender die Plausibilität des Gutachten damit in Frage ziehen wollen, dass sie aufführen, die Gutachter könnten sich bei *Unio crassus* die Nachweise z.T. selbst nicht erklären (vgl. S. 19/20 des Gutachtens), ist dies unerheblich, da allein entscheidend ist, dass Tiere festgestellt wurden, nicht jedoch, warum diese gerade dort siedeln.

Soweit die Einwender mit Heitz nördlich von Schnetzenhausen ebenfalls Bachmuschelvorkommen erwarten, ist darauf hinzuweisen, dass bei Heitz auf 161 m Gewässerstre-

cke 2 (!) Lebendexemplare verzeichnet werden. Die Wahrscheinlichkeit, dass diese noch bestehen, ist gering. Die Gutachter konnten trotz intensiver Untersuchung der Gewässerstrecke keine Vorkommen feststellen. Eine dauerhafte Besiedlung des Gewässers kann daher ausgeschlossen werden.

Soweit Vorhaben durch Grabenräumungen erloschen sind, weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass dies artenschutzrechtlich nicht erheblich ist, da es alleinig auf die festgestellte Bestandssituation ankommt. Die Gutachter brauchten hieraus dann auch keine Schlüsse zu ziehen.

4.3.6. Laubfrosch

Hier wurde im Rahmen der artenschutzrechtlichen Erhebung ein Vorkommen an einem Gewässer nahe dem Gelände der Schießanlage östlich von Schnetzenhausen nachgewiesen (vgl. Abbildung 7.4 der Ergänzung des LBP). Das Vorkommen liegt auf der geplanten Trasse, womit grundsätzlich die Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG eröffnet sind.

Die Maßnahmen Nr. 3.1A (Entwicklung eines zusammenhängenden Grünlandkomplexes im Bereich der „Fischbacher Senke“ in Verbindung mit dem Biotopkomplex „Lipbachsenke“ durch die Extensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung und Wiedervernässung im zentralen Bereich) und 3.2 (Verschließung von Gräben in Teilbereichen der „Votzenwiesen“ zur Entwicklung von Nassstandorten) - wobei hier über die Nebenbestimmung A. V. 7. 9. sichergestellt wird, dass sich für den Laubfrosch geeignete Kleingewässer auch ausbilden -des landschaftspflegerischen Begleitplans führen hier zwar zu einer Verbesserung der Lebensraumfunktionen der betroffenen Art, welche die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewährleisten. Der Laubfrosch ist auch grundsätzlich in der Lage, die so geschaffenen Ersatzlebensräume anzunehmen. Bezogen auf den Eingriffsort ist jedoch hier festzustellen, dass die Kompensationsmaßnahmen für den Laubfrosch in großer Entfernung zum Eingriffsort liegen, so dass zur sicheren Vermeidung der Tatbestandsverwirklichung des § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG für den Laubfrosch die Schaffung eines Ersatzhabitates für notwendig erachtet wurde. Über die LBP-Maßnahme 14.5 werden nunmehr Ersatzhabitats für den Laubfrosch in unmittelbarer Nähe zum Eingriffsort geschaffen (vgl. S. 52 der Anpassung des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages sowie die Anlage 9 zu diesem Planfeststellungsbeschluss). Die Stadt Friedrichshafen als Eigentümerin dieser Fläche hat dieser Maßnahme zugestimmt. Für die Fläche besteht ebenfalls ein Pachtvertrag, dieser ist aber laut Auskunft der Verpächterin kurzfristig kündbar, wobei auch nach Anlage des Ersatzlaichgewässers eine pachtweise Nutzung der Fläche, mit Ausnahme der Bereiche des Ersatzlaichgewässers, möglich bleibt.

In einer Gesamtschau der LBP-Maßnahmen 3.1, 3.2 und 14.5 wird die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätte im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt, so dass nach § 42 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG eine Tatbestandsverwirklichung nicht vorliegt.

Soweit die Einwender rügen, es seien keine Wanderungsbewegungen des Laubfrosches untersucht worden, war dies auch nicht notwendig, da Wanderkorridore nicht in den Anwendungsbereich des § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG fallen (vgl. BVerwG, Beschl. v. 8.3.2007, 9 B 19/06). Die Barrierewirkung der B 31 neu wird ausreichend im Rahmen der Eingriffs-/Ausgleichsregelung gewürdigt.

Soweit die Einwender bei den streng geschützten Amphibienarten auf Verwirklichung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände im Rahmen der Weiterführung der Trasse im westlichen Bereich im Naturschutzgebiet Lipbacher Senke abstellen, weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass dies erst im Folgeabschnitt Relevanz erlangt. Durch die hiesige Planung werden keine Zwangspunkte dergestalt gesetzt, die eine Betrachtung dieser Problematik im hiesigen Verfahren erforderlich machen, da für die Fortführung der B 31 neu im westlichen Bereich mehrere Trassenalternativen zur Verfügung stehen. Die naturschutzfachliche Relevanz der Lipbachquerung wurde bereits im Linienbestimmungsverfahren nach § 16 FStrG beurteilt. Die auftretenden Problematiken wurden als zu bewältigend eingestuft. Konkret zu den artenschutzrechtlichen Bestimmungen weist die Planfeststellungsbehörde zudem darauf hin, dass es für diesen Abschnitt als ultima ratio noch die Ausnahmemöglichkeit des § 43 Abs. 8 BNatSchG gibt.

4.3.7. Nachtkerzenschwärmer

Der Nachtkerzenschwärmer wurde vor allem im westlichen Bereich des Untersuchungsraumes festgestellt (vgl. die Zusammenstellung auf S. 22/23 sowie den Übersichtsplan 4 der artenschutzrechtlichen Untersuchung vom November 2006). Die betroffenen Flächen liegen auf bzw. im unmittelbaren Nahbereich der Trasse. Damit sind für den unmittelbaren Baubereich der Trasse grundsätzlich die Tatbestände des § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG eröffnet. Jedoch liegt keine Verwirklichung der Tatbestände vor. Nach § 42 Abs. 5 Satz 2 und 3 BNatSchG ist der Tatbestand nicht verwirklicht, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt werden kann. Für den Nachtkerzenschwärmer ist eine Neuanlage und Gestaltung geeigneter Habitate im Bereich der Verkehrsgrünflächen - hier insbesondere die südexponierten straßenabgewandten Straßenböschungen und Verwallungen - im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans vorgesehen. Konkret handelt es sich hierbei um folgende Maßnahmen:

LBP-Maßnahme 2:

Verwallung gegenüber Fischbach, Entwicklung von Magerrasen auf den straßenabgewandten Böschungen.

LBP-Maßnahme 3.4:

Anlage von Gewässerrandstreifen und Entwicklung von Uferbewuchs (Hochstauden).

LBP-Maßnahme 3.5:

Aufwertung der östlichen Randzone des Waldgebietes durch Nutzungsaufgabe, Entwicklung über die natürliche Sukzession.

LBP-Maßnahme 5.5A:

Nutzungsaufgabe und Auwaldentwicklung im Bereich „Mühlwiese“ zwischen Brunnisach und Mühlkanal.

LBP-Maßnahme 8.3A:

Nutzungsaufgabe und Entwicklung reichstrukturierter Wald-Offenland-Bereiche zwischen dem Manzeller Bach und dem Buchschach.

LBP-Maßnahme 10.2:

Bepflanzung des Lärmschutzwalls nördlich Schnetzenhausen und Entwicklung von Saumstreifen auf den straßenabgewandten Böschungen.

Habitate für den Nachtkerzenschwärmer stellen ebenfalls die durch die Baumaßnahme entstehenden Straßenböschungen dar. Der hochmobile Nachtkerzenschwärmer ist auch in der Lage, die kurzfristig so geschaffenen Ersatzhabitate zu besiedeln. Soweit die Eignung der Ersatzflächen im Bereich des Straßenbegleitgrüns bestritten wird, weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass über den LBP neben den zuvor genannten Maßnahmen über Nutzungsaufgaben und Gehölzsukzession bis hin zur Entwicklung von Hochstaudenfluren entlang von Gewässern umfangreiche und ausreichende neue Habitate für den Nachtkerzenschwärmer geschaffen werden. Zudem haben wegen der Lebensstättendynamik des Nachtkerzenschwärmers Einzelflächen eine untergeordnete Bedeutung, wenn nur der Gesamtlebensraum stimmt.

Für die in unmittelbarer Nähe der Trasse sich befindenden Habitate ist der Tatbestand nach § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ebenfalls nicht erfüllt, da keine erhebliche Störung des Nachtkerzenschwärmers erfolgt, denn der Erhaltungszustand der lokalen Populati-

on der Art verschlechtert sich nicht. Der Nachtkerzenschwärmer ist in allen wärmeren Naturräumen des Landes, also insbesondere im hiesigen Bereich, eine noch weit verbreitete Art. Deswegen und aufgrund der im LBP vorgesehenen Maßnahmen kann naturschutzfachlich davon ausgegangen werden, dass keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population der Art eintritt.

Aus obigen Erwägungen geht auch die Einwendung ins Leere, eine einzige Geländebegehung sei nicht ausreichend gewesen, es hätte auch bei Nacht untersucht werden müssen. Die Planfeststellungsbehörde hat dargelegt, dass sie von einer Betroffenheit des Nachtkerzenschwärmers ausgeht, die jedoch nicht die Tatbestandsverwirklichung der Zugriffsverbote des § 42 Abs. 1 BNatSchG erreicht. Für diese Beurteilung reicht die Datenlage zum Nachtkerzenschwärmer aus.

Über die Nebenbestimmung A. V. 7. 10. wird ebenfalls sichergestellt, dass es nicht zu unvermeidbaren Verletzungen oder Tötungen von Tieren im Sinne des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kommt.

4.4. Kollisionsrisiko im Straßenverkehr

Soweit seitens der Einwender für besonders und streng geschützte Arten die Verwirklichung des Tatbestandes des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG durch Kollisionen im Straßenverkehr gesehen wird, weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass hierdurch der Tatbestand nicht erfüllt wird (vgl. so auch ausdrücklich mit überzeugender Begründung VGH BW, Urt. v. 25.4.2007, 5 S 2243/05). Die Verwirklichung sozialadäquater Risiken, wie etwa unabwendbare Tierkollisionen im Verkehr, erfüllt nicht den Tatbestand des § 42 Abs. 1 BNatSchG (vgl. jetzt auch die Gesetzesbegründung in BT-Drs. 16/5100, S. 11). Diese Gefahren werden zudem im Rahmen der Würdigung der Zerschneidungswirkung der B 31 BA II B abgehandelt.

4.5. Streng geschützte Pflanzenarten

Bezüglich streng geschützter Pflanzenarten sind keine Vorkommen im unmittelbaren Trassenbereich sowie im Einwirkungsbereich zu erwarten. Die einzige nach Datenlage zu erwartende relevante Art ist die Kriechende Sellerie (*Apium repens*). Deren Wuchsort liegt aber ausweislich der LUBW im Bereich der Lipbachmündung und wird durch die Trassenführung weder direkt noch mittelbar beeinträchtigt. Nach neueren Informationen geht diese erfolgte Meldung zudem auf einen Bestimmungsfehler zurück. Der Verbotstatbestand des § 42 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist somit nicht erfüllt.

Soweit die Einwender bei der Verwirklichung des Bauabschnitts II C Auswirkungen auf die im Riedlewald angeblich vorkommende FFH-Art *Dicranum viride* befürchten, sieht die Planfeststellungsbehörde hier kein zwingendes Planungshindernis. Bei der Realisierung der zweiten Tunnelröhre des Riedleparktunnels sind keine Eingriffe in den Riedlewald zu besorgen. Auch die von den Einwendern aufgeworfene Fragestellung einer Schädigung des Waldes durch Grundwasserabsenkung hält die Planfeststellungsbehörde für zu bewältigen. Der Riedlewald stellt einen Bereich mit einem weitgehend eigenständigen, isolierten Grundwasserhaushalt dar, der in erster Linie durch Niederschlagswasser versorgt wird. Staunasse bzw. stau- und grundwassergeprägte Bereiche ergeben sich durch die z.T. vergleichsweise wasserundurchlässigen Untergrundverhältnisse. Mit den entsprechenden Vorkehrungen in der Bauabwicklung im Bauabschnitt II C sind Störungen funktionaler Bezüge im Wasserhaushalt nicht zu erwarten. Es ist im Übrigen darauf hinzuweisen, dass die Art *Dicranum viride* als Art des Anhangs II der FFH-Richtlinie, nicht aber gleichzeitig des Anhangs IV, auch nicht unter den Anwendungsbereich der § 42 BNatSchG fällt.

4.6. Ausnahmeentscheidung nach § 43 Abs. 8 BNatSchG

Selbst wenn man davon ausgeht, dass artenschutzrechtlich Verbotstatbestände außer für *Unio crassus* und die in Tabelle 3 der Anpassung des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages genannten Vogelarten, auch noch für andere oben aufgeführte Arten erfüllt wären (die Anpassung zur artenschutzrechtlichen Untersuchung geht worst-case ebenfalls von einer Verwirklichung der Verbotstatbestände für die in Tabelle 5 aufgeführten Vogelarten aus), scheidet das Planungsvorhaben nicht an diesen Verboten, da Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 43 Abs. 8 BNatSchG vorliegen:

Die nach Landesrecht zuständigen Behörden ... können von den Verboten des § 42 BNatSchG im Einzelfall weitere Ausnahmen zulassen

Ziffer 1. - 3. ...

Ziffer 4. im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Landesverteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder der maßgeblich günstigen Auswirkungen auf die Umwelt oder

Ziffer 5. aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art.

Eine Ausnahme darf nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Population einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Art. 16 Abs. 1 der Richtlinie 92/43/EWG weitergehende Anforderungen enthält. ...

Einschlägig ist hier zunächst die Ausnahmemöglichkeit des § 43 Abs. 8 Nr. 4 BNatSchG. Danach kann im Interesse der Gesundheit des Menschen eine Ausnahme zugelassen werden. Die Gesundheit des Menschen erfährt im BNatSchG keine Legaldefinition, jedoch wird der Begriff auch in Art. 6 Abs. 4 FFH-RL in Bezug genommen (vgl. Guidance document III.2.1.(c) i.V.m. dem Auslegungsleitfaden zu Art. 6 Abs. 4 FFH-RL vom Januar 2007, 1.8.2.). Der Gesundheitsschutz des Menschen ist eines der Grundziele der Umweltpolitik der Gemeinschaft.

Mit dem Neubau der B 31 BA II B werden umfangreiche Stadtbereiche von Friedrichshafen von erheblichen Mengen Verkehr entlastet, was langfristig (vgl. zum Kriterium der Langfristigkeit Guidance document, III.2.1(c)) zu einer Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung führt (vgl. dazu die Ausführungen oben unter B IV zur Planrechtfertigung).

Daneben liegen jedoch auch andere zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses im Sinne des § 43 Abs. 8 Nr. 5 BNatSchG vor. Das BNatSchG enthält selbst wiederum keine Definition, was andere zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses sind. Das Guidance document verweist unter III.2.1.(c) auf Art. 6 Abs. 4 der FFH-RL, wo sich der Begriff ebenfalls wiederfindet. Hierzu wiederum enthält der Auslegungsleitfaden zu Art. 6 Abs. 4 FFH-RL vom Januar 2007 unter 1.3.2. weitere Ausführungen, denen sich die Planfeststellungsbehörde anschließt. In diesem Sinne betrachtet die Planfeststellungsbehörde den Bau der B 31 neu als unerlässlich. Die B 31 neu ist erforderlich, um das steigende Verkehrsaufkommen funktionsgerecht zu bewältigen (vgl. dazu auch die Ausführungen im Rahmen der Planrechtfertigung oben unter B IV). Die Trasse ist im Sinne der Planrechtfertigung erforderlich. Auch ist sie im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen. § 1 Abs. 2 Satz 2 FStrAbG stellt diesbezüglich klar, dass die Feststellung des Bedarfs für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich ist. Nach § 19 FStrG steht dem Träger der Straßenbaulast zur Aufgabenerfüllung sogar das Enteignungsrecht zu. Die Belange des Straßenbaus wiegen hier so schwer, dass sie das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG erfüllen. Dies rechtfertigt es auch, als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses von den Verboten des § 42 BNatSchG eine Ausnahme zu gewähren (vgl. dazu BVerwG, Urt. v. 16.3.2006, 4 A 1075/04, zur Befreiung nach § 62 BNatSchG a.F.), vor allem, da unter den Gesichtspunkten des Artenschutzes keine unwiederbringlichen Einbußen entstehen (vgl. BVerwG, Beschl. v. 18.6.2007, 9 VR 13.06).

Zumutbare Alternativen sind nicht gegeben. Wie das Guidance document unter III.2.2 ausführt, ist das Fehlen von zumutbaren Alternativen ein Grundsatz der Art. 6 Abs. 4, Art. 16 FFH-RL, als auch Art. 9 V-RL zugrunde liegt. Diesbezüglich kann daher auch auf die hierzu ergangene Rechtsprechung zurückgegriffen werden. Danach ergeben sich folgende Grundsätze, von denen die Planfeststellungsbehörde ausgeht:

Ein völliger Verzicht auf das Vorhaben (sog. Nullvariante) ist hier nicht maßgeblich. Es bleibt aber zu prüfen, ob es dem Vorhabensträger nicht zumutbar ist, auf Standort- und Ausführungsalternativen auszuweichen. Dies führt zunächst dazu, dass Alternativen, die sich nur mit unverhältnismäßigem Aufwand verwirklichen lassen würden, außer Betracht bleiben. Das zumutbare Maß an Vermeidungsanstrengungen darf nicht außerhalb jedes vernünftigen Verhältnisses zu dem damit erzielbaren Gewinn für Natur und Umwelt stehen. Bei der Trassenwahl können weiterhin nicht nur verkehrstechnische Gesichtspunkte, sondern auch finanzielle Erwägungen ausschlaggebende Bedeutung erlangen. Von einer zumutbaren Alternative kann aber ebenso dann nicht mehr die Rede sein, wenn eine Planungsalternative auf ein anderes Projekt hinausläuft, weil die vom Vorhabensträger in zulässiger Weise verfolgten Ziele nicht mehr verwirklicht werden können. Zumutbar ist es nur, Abstriche vom Zielerfüllungsgrad in Kauf zu nehmen. Eine planerische Variante, die nicht verwirklicht werden kann, ohne dass selbständige Teilziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden, aufgegeben werden müssen, braucht dagegen nicht berücksichtigt zu werden (vgl. zu Vorgesagtem BVerwG, Urt. v. 17.1.2007, 9 A 20.05).

Gemessen an diesen Grundsätzen, steht für den Neubau der B 31 keine zumutbare Alternative zur Verfügung. An dieser Stelle wird zur Begründung auf die Variantenabwägung des Planfeststellungsbeschlusses (vgl. oben B VI) bzw. die bei den jeweils betroffenen Arten geprüften Alternativen (vgl. z.B. oben 3.5 zu *Unio crassus*) verwiesen.

Der Erhaltungszustand der Population einer Art verschlechtert sich nicht (vgl. dazu grundlegend: Guidance document III.2.3). Aufgrund der in der artenschutzrechtlichen Untersuchung getroffenen Feststellungen sowie den im LBP vorgesehenen Maßnahmen ist davon auszugehen, dass die betroffenen Arten ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes dem sie angehören, bilden und langfristig weiterhin bilden werden und ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich auch weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben der Population zu sichern. Dass einzelne Exemplare oder Siedlungsräume im Zuge der Verwirklichung eines Planungsvorhabens vernichtet oder verloren gehen, schließt es nicht aus, dass die Population als solche in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinaus reicht, als lebensfähiges Element erhalten bleibt. Über die im LBP aufgeführten Maß-

nahmen werden für jede der betroffenen Arten Ausweichhabitate zur Verfügung gestellt, welche von den Arten zur Besiedlung genutzt werden können. Werden aber aufgrund von Ausgleichsmaßnahmen Ausweichhabitate zur Verfügung gestellt, so ist ein Maß an Kontinuität gewahrt, das genügend Gewähr dafür bietet, dass die betroffene Population in einem günstigen Erhaltungszustand verbleibt (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.3.2006, 4 A 1075/04).

4.7. Direkte Anwendung der FFH-RL und V-RL

Selbst unterstellt, die Regelungen des BNatSchG n.F. würden erneut gegen Europarecht verstoßen (vgl. zur aktuellen Diskussion Hensel, Bericht über die Tagung „Artenschutz im Wandel“ in Osnabrück am 24.4.2007, DVBl 2007, 1155 ff.; Gellermann, Die „Kleine Novelle des Bundesnaturschutzgesetzes, NuR 2007, 783 ff., sowie den Bericht über die 31. Umweltrechtliche Fachtagung der Gesellschaft für Umweltrecht, DVBl. 2007, 1544 ff.), stehen dem Vorhaben nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des Art. 12 FFH-RL und Art. 5 V-RL nicht entgegen. Grundsätzlich trifft jede Behörde nach Art. 10 EGV die Pflicht zur europarechtskonformen Auslegung von gesetzlichen Vorschriften (vgl. EuGH, Urt. v. 7.1.2004, C-201/02). Dem wird auf jeden Fall genüge getan, wenn die jeweiligen Richtlinien direkt angewendet werden.

Worst-case werden für diesen Fall durch die Planfeststellungsbehörde die Verbotstatbestände der Art.12 FFH-RL und Art. 5 V-RL als erfüllt angesehen. Jedoch ist auch dann das Vorhaben zulässig, da über Art. 16 FFH-RL und Art. 9 V-RL für die betroffenen Arten Befreiung erteilt werden kann.

Nach Art. 16 kann von Art. 12 FFH-RL aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses (vgl. dazu die Argumentation oben) befreit werden, da es keine anderweitige zufriedenstellende Lösung gibt (vgl. auch dazu die Argumentation oben) und die Populationen der betroffenen Arten in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahmeregelung ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen (vgl. auch dazu oben).

Nach Art. 9 V-RL kann von Art. 5 V-RL im Interesse der Volksgesundheit (vgl. dazu oben die Ausführungen zur Entlastung von Friedrichshafen von Verkehr) abgewichen werden, sofern es keine andere zufriedenstellende Lösung gibt (vgl. auch dazu oben).

Ferner kann von Art. 5 V-RL im Interesse der öffentlichen Sicherheit abgewichen werden. Dieser Begriff ist weit auszulegen, da der Gemeinschaftsgesetzgeber nicht beabsichtigt hat, durch ein enges Verständnis der Vorschrift praktisch alle Infrastrukturprojekte, deren Errichtung oder Betrieb zwangsläufig zu einer Beeinträchtigung von Vögeln führt, zu untersagen (wie sich vielmehr aus Art. 2 V-RL ergibt, ist bei der Bestandssicherung europäischer Vogelarten wirtschaftlichen und sogar freizeitbedingten Erforder-

nissen Rechnung zu tragen). Der Begriff der öffentlichen Sicherheit umfasst daher neben dem Schutz der zentralen Rechtsgüter Leben, Gesundheit, Freiheit, Eigentum und Vermögen des Einzelnen auch den Schutz von Einrichtungen des Staates oder sonstiger Träger öffentlicher Gewalt und kollektive Schutzgüter. Der im Begriff öffentliche Sicherheit angelegte Schutz des Staates ist außer auf bereits vorhandene Einrichtungen auch auf solche, die noch in der Planung sind, zu erstrecken. Der Bau von Straßen ist daher über Art. 9 Abs. 1 lit. a erster Spiegelstrich erfasst (so im Ergebnis auch OVG Rheinland-Pfalz, Urt. v. 7.8.11.2007, 8 C 11523/06.OVG).

Ferner ist erforderlich, auch wenn Art. 9 V-RL dies vom Wortlaut her nicht vorsieht, dass die Populationen der betroffenen Arten in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahmeregelung ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen (vgl. dazu Guidance document on hunting under Council Directive 79/409/EEC on the conservation of wild birds vom August 2004, 3.5.39 unter Hervorhebung der Parallelen von Art. 9 V-RL und Art. 16 FFH-RL). Dieses Kriterium ist jedoch für die betroffenen Vogelarten über die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen ebenfalls erfüllt.

4.8. Ergebnis

Der Bau der B 31 BA II B ist sowohl mit nationalem als auch europäischem Artenschutzrecht vereinbar.

IX. Öffentliche Belange

1. Luftschadstoffe

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

Die Grenze der Zumutbarkeit, bei deren Überschreiten Schutzauflagen notwendig sind, liegt bei den schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne von § 3 Abs. 1 BImSchG (vgl. VGH BW, Urt. v. 17.7.2003, 5 S 723/02). Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne die-

ser Vorschrift sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß und Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Die Grenze, ab der solche Umwelteinwirkungen zu erwarten sind, ist für den Straßenbau nicht in Gesetzen oder Verwaltungsvorschriften normiert. Sie richtet sich daher nach von der Rechtsprechung entwickelten Kriterien:

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

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

Allerdings werde die Planfeststellungsbehörde ihrer allgemeinen Pflicht, die von einem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange untereinander und gegeneinander abzuwägen und dabei die durch die Planung geschaffenen Probleme zu bewältigen, nicht gerecht, wenn sie das Vorhaben zulasse, obgleich absehbar sei, dass dieses die Möglichkeit ausschließe, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern. Es ist somit zu verhindern, dass durch ein Vorhaben vollendete Tatsachen geschaffen werden, die durch das Instrumentarium der Luftreinhaltung nicht wieder zu beseitigen sind und es deswegen ausschließen, dass die vorgegebenen

Grenzwerte eingehalten werden können (vgl. VGH BW, Normenkontrollurt. v. 25.4.2007, 5 S 2243/05, zum planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan).

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

Die Grenzwerte der 22. BImSchV sind:

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

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

Die Schadstoffbetrachtung erfolgt für die B 31 neu im hiesigen Verfahren auf Basis der Untersuchungen von Lahmeyer International vom Oktober/November 2002 mit jeweiliger Fortschreibung von November 2005.

Grundlage der lufthygienischen Untersuchungen ist die fortgeschriebene Verkehrsprognose der Modus Consult Ulm GmbH. Wie die Planfeststellungsbehörde diesbezüglich bereits dargelegt hat, überzeugt diese Prognose. Sie ist daher taugliche Grundlage für weitere Berechnungen im Planfeststellungsverfahren. Soweit eingewandt wird, dass die auf der Verkehrsprognose aufbauenden Gutachten mit der angeblichen Fehlerhaftigkeit der Verkehrsprognose infiziert seien, geht dieser Einwand daher ins Leere.

An dieser Stelle wird angemerkt, dass soweit sich nach den geänderten Verkehrszahlen geänderte Immissionsprognosen errechnet haben, in der Gutachtenfortschreibung vom November 2005 konservative Abschätzungen angenommen wurden. Dies bedeutet,

dass z.B. bei einer rechnerischen Erhöhung zwischen 10 % und 20 %, der für die Betroffenen ungünstigste Lastfall von 20 % angesetzt wurde.

Soweit eine Vielzahl von Einwendern das lufthygienische Gutachten mit der Behauptung angreifen, die Schadstoffbelastung sei nur für den innerörtlichen Verkehr berechnet worden, ist dies nicht richtig. Der lufthygienischen Untersuchung vom Oktober 2002 liegt als Untersuchungsgebiet der Abschnitt B 31 neu von Immenstaad bis K 7739 Colmanstraße zugrunde (BA II B) sowie der Untersuchung vom November 2002 der Bereich zwischen Colmanstraße und Löwental zugrunde (BA II C). Die Fortschreibungen der lufthygienischen Untersuchungen vom November 2005 betrachten ebenfalls den Bauabschnitt II B sowie II C.

Schließlich werden vergleichbar den mittelbaren Lärmauswirkungen auch die mittelbaren Auswirkungen der Schadstoffbelastungen des Baus der B 31 BA II B prognostiziert (vgl. Unterlage 16A der Planfeststellungsunterlagen sowie die Ergebnisse zusätzlicher Schadstoffuntersuchungen vom 27.11.2007 in Unterlage 16B der Planfeststellungsunterlagen).

Die Betrachtung der Luftschadstoffe erfolgte somit umfassend.

Die Durchführung der Berechnung für den Abschnitt des BA II B bis zum Tunnel Waggerhausen sowie bei den mittelbaren Beeinträchtigungen die Berechnung in der Ortsrandlage von Immenstaad auf der Grundlage des „Merkblatts über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung - MLuS 02, geänderte Fassung 2005“ ist nicht zu beanstanden. Dieses Merkblatt wurde mit allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 6/2005 vom 12.4.2005 durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen eingeführt und entspricht dem Stand der Technik. Es wird in der Rechtsprechung als Berechnungsgrundlage akzeptiert (vgl. *BVerwG, Urt. v. 23.2.2005, 4 A 1/04*). Die lufthygienischen Gutachten berücksichtigen ebenfalls die aktuelle Version 2.1 des Handbuchs für Emissionsfaktoren (HBEFA), welches durch das Umweltbundesamt im Februar 2004 aktualisiert wurde.

Für die besonders kritischen Tunnelportale sowie für den Abschnitt II C wurden zusätzlich die Modelle MISKAM sowie KLIMM eingesetzt, die eine wesentlich bessere Prognose erlauben.

Für die Betrachtung der mittelbaren Luftschadstoffauswirkungen wurde insbesondere in den Ortslagen entlang der L 328b und L 207 sowie der K 7742 das Modell STREET zum Einsatz gebracht. Zwar wird in Unterlage 16A der Planfeststellungsunterlagen noch auf die Betrachtung der Gebiete mittels MLuS 02, Fassung 2005, abgestellt, jedoch wurden die dort gewonnenen Ergebnisse wegen der Besonderheiten der Ortsdurchfahrten, welche mit der MLuS 02, Fassung 2005, nur problematisch abgebildet werden kön-

nen, mit dem Modell STREET Version 5.2 in repräsentativen Abschnitten nachgerechnet. Dieses Programm lässt verlässlichere Abschätzungen für die Luftverschmutzung durch verkehrsbedingte Abgase im innerörtlichen Bereich zu.

Die so erstellten Gutachten bewertet die Planfeststellungsbehörde als in sich schlüssig und nachvollziehbar.

Soweit eingewandt wird, es hätten in der Zwischenstufe auch die Schadstoffbelastungen auf der L 328b von Schnetzenhausen bis Sparbruck sowie auf der K 7740 entlang der Sonnenbergstraße untersucht werden müssen, ist, wie bereits im Rahmen der Ausführungen zur Verkehrsprognose dargestellt, in diesen Bereichen bereits in der Zwischenstufe mit einer Entlastungswirkung durch verringerte Verkehrsstärken zu rechnen. Damit geht auch eine Verringerung der Schadstoffbelastung einher. Die lufthygienischen Untersuchungen sind daher auch in diesem Punkt nicht defizitär.

Soweit eingewandt wird, die grundstücksbezogene Betroffenheit durch Luftschadstoffe lasse sich aus den Unterlagen nicht ablesen, da eine Rasterung von maximal 200 x 200 m erforderlich sei, um entsprechende „hot spots“ ermitteln zu können, weist die Planfeststellungsbehörde auf folgendes hin: Ausweislich der lufthygienischen Gutachten liegen die höchsten Belastungswerte in der Umgebung der Tunnelmünder des Waggershauser Tunnels sowie des Riedleparktunnels. Hier kommt neben den direkt abgegebenen Schadstoffen des Straßenverkehrs und der Hintergrundbelastung auch noch die durch die Tunnel exmittierten Schadstoffe dazu. Für die Bereiche des Waggershauser Tunnels sowie des Riedleparktunnels wurde in einem Umfeld von ca. 300 m um die Tunnelportale eine hochaufgelöste Detailberechnung (8m x 4m Zellgröße) durchgeführt. Aus den hierzu ergangenen graphischen Darstellungen (vgl. jeweils die Anlagen 3 der Lufthygienische Untersuchung vom Oktober und November 2002) sind grundstücksgenaue Betroffenheiten sowie eventuelle „hot spots“ gut erkennbar.

Eine Vielzahl von Einwendern greift die Planung mit dem Einwand an, dass in den Planunterlagen der Gesamtausstoß von Kohlendioxid (CO₂) nicht nachgewiesen sei und ein entsprechender Belastungsplan erforderlich sei. Ferner steige durch die geplante Bündelungsfunktion der Trasse der Ausstoß an CO₂, da Mehrwege gefahren werden müssten.

Die Planfeststellungsbehörde teilt die Bedenken der Einwender nicht. Der Hauptanteil des in der Atmosphäre vorhandenen Kohlendioxids geht auf natürliche Prozesse zurück. Im Rahmen der anthropogenen Prozesse beträgt der Anteil des Kraftfahrzeugverkehrs an den Kohlendioxidemissionen ca. 30 %. Allein durch den Bau der B 31 neu erfolgt in der Summe keine relevante Erhöhung der Kohlendioxidemissionen. Zwar kön-

nen auf der geplanten Trasse höhere Geschwindigkeiten als bisher gefahren werden, was einen höheren Kraftstoffverbrauch bewirkt. Auch wird für Teile des Verkehrs die zu fahrende Strecke wegen des verfolgten Bündelungskonzeptes vergrößert. Auf der anderen Seite wird aber auch der Verkehrsfluss erheblich gesteigert, was der Vermeidung von Verkehrsstaus dient und somit auch die Kohlendioxidemissionen senkt. Ferner ist zu bedenken, dass in Zukunft über effizientere Motoren sowie verbesserte Kraftstoffe (um biogene und synthetische Komponenten ergänzt) eine Verringerung des CO₂-Ausstoßes erfolgen wird. Auch in anderen Bereichen (Privathaushalte, Industrie und Gewerbe) wird über Prozessoptimierungen eine Senkung der Kohlendioxidemissionen erfolgen.

Ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem Neubau der B 31 und einer Erhöhung der Kohlendioxidemissionen ist nicht zu attestieren. Insbesondere auch wegen der oben beschriebenen vielschichtigen Zusammenhänge ist die CO₂-Problematik eher im Rahmen der Luftreinhalteplanung zu bewältigen als auf der Ebene der Planfeststellung. Diese Möglichkeit wird durch den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss jedenfalls nicht ausgeschlossen. Es bedurfte daher auch insbesondere keines gesonderten CO₂-Belastungsplans für den Neubau der B 31. Konsequenter Weise sieht die aktuelle Version der Planfeststellungsrichtlinien bei der Erstellung der Unterlagen für das Anhörungsverfahren auch keinen gesonderten CO₂-Belastungsplan im engeren Sinne vor (vgl. insbesondere Nr. 16 der Planfeststellungsrichtlinien 2007, eingeführt mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/2007 vom 4.1.2008, VkB 2008, Heft 2).

Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass mit der geplanten Bündelungsfunktion der B 31 BA II B weiträumige Teile insbesondere des Stadtgebietes von Friedrichshafen von Schadstoffen entlastet werden, wohingegen die Belastungen nach Verwirklichung des Planungsfalles 7.5 sich auf wenige Bereiche beschränken.

Soweit seitens der Einwender auf den zurückzulegenden Mehrweg im Falle der Bündelungskonzeption des Planungsfalles 7.5 und den damit angeblich einhergehenden erhöhten Schadstoffausstoß für andere Schadstoffkomponenten hingewiesen wird, verweist die Planfeststellungsbehörde diesbezüglich auf die Ausführungen unter IV Planrechtfertigung dieses Beschlusses.

Soweit die Einwender rügen, es seien in den lufthygienischen Untersuchungen nicht die Auswirkungen von Luftschadstoffen auf Obstbauflächen betrachtet worden, weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass hierauf im Abschnitt B X dieses Planfeststellungsbeschlusses bei der Behandlung der privaten Belange bzw. Einwendungen eingegangen wird.

Wenn eingewandt wurde, die lufthygienischen Untersuchungen vernachlässigten die Auswirkungen von Luftschadstoffen auf Flora und Fauna, so wird hierauf bei den Ausführungen im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffs-/Ausgleichsregelung eingegangen.

Im Einzelnen ergibt sich für die Betrachtung der Luftschadstoffe Folgendes:

1.1. Lufthygienische Untersuchung für den Bereich des BA II B (Immenstaad bis Waggerhausen K 7739) vom Oktober 2002 sowie November 2005

Nach dem Gutachten kommt es für Stickstoffdioxid (NO₂), Ruß (Partikel), Benzol und Feinstaub (PM₁₀) auch unter Berücksichtigung der vorhandenen Hintergrundbelastung nicht zu einer Überschreitung der maßgeblichen Grenz- und Prüfwerte. Da von einer Vielzahl von Einwendern angezweifelt, betont die Planfeststellungsbehörde ausdrücklich, dass die Luftschadstoffbetrachtung im Rahmen einer Gesamtbelastung (Immissionseinträge aus der Vorbelastung und der verkehrsbedingten Zusatzbelastung) prognostiziert wurde. Soweit gegen die im Gutachten unterstellte Hintergrundbelastung Einwände vorgetragen wurden, teilt die Planfeststellungsbehörde diese Einwände nicht. Die im Gutachten eingestellte Hintergrundbelastung beruht auf Auswertungen von Luftmessstationen (städtisch, mit Verkehrseinfluss) im Stadtgebiet von Friedrichshafen bzw. auf der Basis von landesweiten Messergebnissen (z.B. für Benzol) fortgeschrieben für den Prognosehorizont des Jahres 2020. Die städtischen Messstationen sind hinsichtlich ihrer ausgewiesenen Werte für die Hintergrundbelastung auch repräsentativ, da ihre Ergebnisse sich mit Auswertungen der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) für ein größeres Kontingent von Messstationen mit städtischem Hintergrund in Baden-Württemberg decken.

Mit der Berücksichtigung städtischer Messstationen in Friedrichshafen geht auch der vorgetragene Einwand ins Leere, man habe in den lufthygienischen Gutachten die klimatischen Besonderheiten des Bodenseeraumes (z.B. häufige Inversionswetterlagen im Herbst und Winter) nicht ausreichend berücksichtigt.

Zu den einzelnen Schadstoffkomponenten wird folgendes angemerkt:

Für Stickstoffdioxid (NO₂) wird nach dem Gutachten weder der Grenzwert von 200 µg/m³ bei 18 zugelassenen Überschreitungen im Jahr (vgl. § 3 Abs. 2 der 22. BImSchV) noch der Grenzwert von 40 µg/m³ (vgl. § 3 Abs. 4 der 22. BImSchV) überschritten.

Zwar kann am Westportal des Tunnels Waggerhausen der Grenzwert bei NO₂ von 40 µg/m³ im Jahresmittel ausgeschöpft werden, jedoch ist hier zu berücksichtigen, dass über die geplanten Lärmschutzwände mit einer Höhe von 4 Metern der Immissionsein-

trag im Nahbereich des Tunnelportals signifikant verringert wird. Die MLuS 02, Fassung 2005, gibt hier Abschirm-Nomogramme an, die typische Minderungen der relativen Konzentrationen im Abstand zum Fahrbahnrand ausdrücken. Es bedurfte hier insbesondere nicht, wie von vielen Einwendern gefordert, einer besonderen Berechnung der immissionsmindernden Wirkung der Lärmschutzwälle. Diese besondere Berechnung ist mit der Anwendung der MLuS 02, Fassung 2005, bereits gewährleistet. Im Abstand von ca. 20 Metern zum Tunnelportal sind somit keine Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes zu befürchten. Innerhalb des 20 Meter Radius liegt aber keine schützenswerte Bebauung. Soweit im aktuellen Flächennutzungsplan der Stadt Friedrichshafen im angrenzenden Bereich ein geplantes Wohngebiet dargestellt ist, ändert dies die Beurteilung nicht, da sich die Grenze des geplanten Wohngebietes mehr als 20 Meter von der B 31 neu entfernt befindet und bauplanerisch hier Abschirmwälle eingeplant werden können / müssen bzw. eine horizontale Gliederung des Wohngebietes erfolgen kann. Auch plant die Stadt Friedrichshafen im Rahmen der Ausweisung dieses Gebietes als Wohngebiet eine Verlängerung des Tunnels Waggerhausen, was die Belastung der angrenzenden Gebiete erheblich mindern wird. Das zukünftige Bebauungsplanverfahren der Stadt Friedrichshafen muss insoweit auf die dann planfestgestellte B 31 BA II B Rücksicht nehmen.

Der Grenzwert für Stickoxide (NO_x) von $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (vgl. § 3 Abs. 6 i.V.m. Anlage 2 I b der 22. BImSchV) wird eingehalten. Die Hintergrundbelastung für den Raum Friedrichshafen ist $< 30 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_x$, so dass auf dieser Basis gefolgert werden kann, dass ein Schadstofftransport auf Vegetationsflächen außerhalb vom Untersuchungsraum zu keiner Erhöhung über den Grenzwert führen kann.

Hinsichtlich der Belastung für Benzol (C_6H_6) zeigen die Ergebnisse, dass der Grenzwert von $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (vgl. § 6 Abs. 1 der 22. BImSchV) im Umfeld der B 31 neu bei weitem nicht erreicht wird.

Ebenso werden die maßgeblichen Grenzwerte für Partikel PM_{10} eingehalten (vgl. § 4 der 22. BImSchV). Zwar kann der Gutachter im unmittelbaren Nahbereich der Tunnelportale des Tunnels Waggerhausen ($< 10 \text{ m}$) eine Überschreitung der Grenzwerte nach § 4 Abs. 1 der 22. BImSchV nicht vollständig ausschließen, jedoch weist die Planfeststellungsbehörde hier darauf hin, dass im unmittelbaren Umfeld der Tunnelportale keine schützenswerte Bebauung vorhanden ist und die maßgeblichen Grenzwerte an den Orten schützenswerter Bebauung eingehalten werden.

Soweit eine Vielzahl von Einwendern darauf hinweisen, dass bezüglich Feinstaub bis zum Prognosehorizont im Jahre 2020 weitaus strengere Grenzwerte zu erwarten seien,

ergibt sich hieraus nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine andere Betrachtungsweise für diese Schadstoffkomponente. Zunächst orientiert sich die Planfeststellungsbehörde an den aktuell gültigen Grenzwerten für Partikel in § 4 der 22. BImSchV vom 4.6.2007. Strengere Werte sind bislang nicht in nationales Recht umgesetzt. Bei PM₁₀ ist der Verkehr mit einem Anteil von ca. 30 % bis 50 % an der Immissionsbelastung beteiligt. Durch die vermehrte Einführung von Dieselpartikelfiltern, die Einrichtung von Umweltzonen durch die Kommunen sowie verschärfte Immissionsgrenzwerte für genehmigungsbedürftige Anlagen nach TA-Luft ist mit einer Minderung der PM₁₀-Belastung zu rechnen. Jedenfalls führt die vorliegende Planung nicht dazu, dass bei einer unterstellten Grenzwertverschärfung für Partikel diese Grenzwerte nicht mit Instrumenten der Luftreinhalteplanung eingehalten werden können. Schließlich ist zu berücksichtigen, dass Friedrichshafen nach Auswertungen der LUBW ein Standort mit geringen Überschreitungswahrscheinlichkeiten für PM₁₀ darstellt. Seit dem Jahre 2000 ergibt sich folgende Anzahl von Überschreitungen des nach § 4 Abs. 1 der 22. BImSchV zulässigen Grenzwertes:

Jahr	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Überschreitungen	14	9	19	27	11	14	24	11

Soweit von Einwendern aus lufthygienischer Sicht der Einbau einer Filteranlage für den Tunnel Waggerhausen gefordert wird, ist dies nicht geboten. Die maßgeblichen Grenzwerte der 22. BImSchV werden in den rechtlich relevanten Bereichen eingehalten. Nachdem der Einbau von Filteranlagen für Schadstoffe in Tunneln auch nicht dem Stand der Technik entspricht (vgl. Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb für Straßentunnel (RABT), Ausgabe 2003), bestand für die Planfeststellungsbehörde keine Veranlassung eine solche Anordnung zu treffen.

Soweit von Einwendern die angebliche Belastung der Ludwig-Dürr-Schule sowie der dortigen Sportanlagen durch Feinstaub problematisiert wird, weist die Planfeststellungsbehörde erneut darauf hin, dass die Grenzwerte für Feinstaub eingehalten werden. Die Ludwig-Dürr-Schule mit ihren Sportanlagen liegt auch in ausreichender Entfernung zu den jeweils am höchsten belasteten Tunnelportalen des Waggerhauser Tunnel sowie des Riedleparktunnel.

1.2. Lufthygienische Untersuchung für den Bereich des BA II C (Colsmannstraße bis Löwental) vom November 2002 sowie November 2005

Die bei den Ausführungen zum vorherigen Gutachten aufgeführten Grenzwerte für Stickstoffdioxid, Stickoxide, Benzol und Partikel PM₁₀ werden für die angrenzende Bebauung an den Portalen des Riedleparktunnel bis auf nachfolgende Ausnahme ein-

gehalten. Für das Gewerbegebäude Meistershofener Straße 14 (ehemalige Messehalle) kann für die Gebäudenordseite eine Überschreitung der Grenzwerte nicht ausgeschlossen werden. Die Planfeststellungsbehörde hat diesbezüglich in der Nebenbestimmung unter V 1.1. niedergelegt, dass bei diesem Gebäude eine Belüftung anzustreben ist, welche die Luft nicht über die Fenster/Belüftungsöffnungen in der ersten oder zweiten Etage auf der Nordseite aufnimmt (nach Ausführungen des Gutachters ist dies bereits im Status quo der Fall). Für diesbezüglich eventuell notwendige bauliche Änderungen an der Belüftungsanlage ist der Vorhabensträger kostenpflichtig.

Soweit hinsichtlich Partikel PM_{10} eine Überschreitung der Grenzwerte des § 4 Abs. 1 der 22. BImSchV nicht ausgeschlossen werden kann, weist die Planfeststellungsbehörde auch hier darauf hin, dass schützenswerte Bebauung in diesem unmittelbaren Nahbereich der Tunnelportale nicht vorhanden ist.

1.3. Mittelbare Auswirkungen des Baus der B 31 neu hinsichtlich Luftschadstoffen

Die mittelbaren Auswirkungen des Baus der B 31 neu sind auch bei der Beurteilung der Luftschadstoffe zu berücksichtigen. Betrachtet werden hier die im Rahmen der mittelbaren Lärmauswirkungen aufgezeigten Bereiche (vgl. B VIII 3).

Soweit die Einwander z.B. für die Ortslage Kluftern sich darauf berufen, dass hier eine Gesamtschadstoffbetrachtung mit der K 7743 neu zu erfolgen hätte, weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die K 7743 neu nicht Verfahrensgegenstand ist und durch die B 31 BA II B nicht präjudiziert wird. Eventuell durch die K 7743 neu auftretende Schadstoffproblematiken sind im für diese Straße zu führenden Planfeststellungsverfahren zu lösen.

Für den Bereich des BA II C bis zum Anschlussknoten Löwental wird verwiesen auf die oben beschriebene Betrachtung der Luftschadstoffe im lufthygienischen Gutachten vom November 2002 und November 2005.

Für die übrigen Bereiche (B 31 Ortsrandlage Immenstaad, L 328 b und L 207 mit den Ortsdurchfahrten Efrizweiler, Kluftern und Lipbach sowie K 7742 mit den Ortsdurchfahrten Schnetzenhausen und Manzell) wurden grundsätzlich als Leitkomponenten NO_2 und PM_{10} betrachtet. Fehl geht daher insbesondere der Einwand der Gemeinde Immenstaad, es seien für den Planungsfall Zwischenstufe die Feinstaubimmissionen sowie die Belastung durch Stickstoffdioxid im Bereich der Ortsrandstraße der B 31 alt nicht untersucht worden.

Die nach der 22. BImSchV maßgeblichen Grenzwerte sind in den betrachteten Teilbereichen sämtlich eingehalten. Hinsichtlich weiterer Luftschadstoffe, die im Rahmen der lufthygienischen Gutachten detailliert prognostiziert wurden (z.B. Benzol und Stickoxi-

de), kann hier davon ausgegangen werden, dass die hierfür geltenden Grenzwerte in der Regel nicht überschritten werden, wenn die Grenzwerte bereits bei den Leitkomponenten eingehalten werden. Exemplarisch wurde jedoch im Bereich Immenstaad Benzol betrachtet. Der Grenzwert von $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird weit eingehalten. Die zuvor aufgestellte Regel kann daher als bestätigt angesehen werden.

Bei den mittelbaren Auswirkungen der B 31 BA II B hinsichtlich der Betrachtung von Luftschadstoffen ist ebenfalls zu berücksichtigen, dass es sich beim Planungsfall Zwischenstufe nur um einen zeitlich begrenzten Zustand handelt. Bereits im Planungsfall Zwischenstufe 2 treten für den Bereich Immenstaad sowie den Straßenzug der L 328b / L 207 erhebliche Entlastungswirkungen ein.

Für den Bereich des BA II C sowie die Ortsdurchfahrt Manzell (Neuhäuser) im Zuge der K 7742 bleibt es zwar bei einer Verkehrszunahme, jedoch werden die relevanten Grenzwerte der 22. BImSchV hier eingehalten. Die für diese Bereiche eintretende Verschlechterung kann daher im Interesse der umfangreichen Entlastungswirkungen des Planungsfall 7.5 insbesondere im Stadtgebiet von Friedrichshafen hingenommen werden.

Im Zuge des Änderungsverfahrens zur Umgestaltung des Knotenpunktes Colmanstraße / Riedleöschstraße wurde auch die Schadstoffbelastung für den dortig angrenzenden Bereich mit Wohnbebauung (Zeppelinndorf) prognostiziert. Über eine in sich schlüssig und nachvollziehbar vergleichende Betrachtung zur im Verfahren „Thermal- und Erlebnisbad in Friedrichshafen-Fischbach“ untersuchten Schadstoffbelastung an der Zeppelinstraße kommen die Gutachter zu dem Ergebnis, dass die Grenzwerte der 22. BImSchV weit unterschritten werden. Auf Basis der vorliegenden Gutachten teilt die Planfeststellungsbehörde diese Auffassung.

Die umliegenden Gebiete zur B 31 BA II B werden somit weder direkt durch deren Neubau noch über mittelbare Auswirkungen kritischen oder gar gesundheitsgefährdenden Schadstoffbelastungen ausgesetzt. Damit können dem Vorhabensträger, außer den oben aufgeführten, keine weiteren Schutzmaßnahmen gegen Schadstoffe abverlangt werden.

Bei diesem Ergebnis ist insbesondere noch nicht berücksichtigt, dass langfristig aufgrund der Verbesserungen bei den Kfz-Motoren (Euro V und VI), der zunehmenden Ausstattung der Fahrzeuge mit Katalysatoren und/oder Rußpartikelfiltern und der Änderung der Kraftstoffzusammensetzung ohnehin mit einem Rückgang des Kfz-bedingten Schadstoffausstoßes zu rechnen ist.

Abschließend weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass seitens der beteiligten Träger öffentlicher Belange im Rahmen des Anhörungsverfahrens gegen die lufthy-

gienischen Gutachten keine substantiierten Einwände erhoben wurden bzw. weitergehende Untersuchungen gefordert wurden.

2. Wasserwirtschaft

In wasserwirtschaftlicher Hinsicht wurden die Stadt Friedrichshafen, das Landratsamt Bodenseekreis, die Referate 52 (Gewässer- und Bodenschutz), 53 (Siedlungswasserwirtschaft) und 56 (Naturschutz und Landschaftspflege) des Regierungspräsidiums Tübingen sowie die damalige Gewässerdirektion Donau-Bodensee, Bereich Ravensburg, beteiligt.

Soweit von anderen Trägern öffentlicher Belange sowie von den Einwendern Belange in wasserwirtschaftlicher Hinsicht vorgebracht wurden, sind diese in den nachfolgenden Ausführungen ebenfalls berücksichtigt.

Seitens der Stadt Friedrichshafen wird darauf hingewiesen, dass im Bereich der Brunni-sachquerung eine Seitenablagerung in Höhe von 2 Metern vorgesehen sei, die den Hochwasserabfluss beeinträchtigen könne. Auf diese solle verzichtet werden, sofern mit dieser Seitenablagerung nicht auch Immissionsschutzzwecke verfolgt würden.

Ein Verzicht auf die Seitenablagerung kommt nicht in Betracht, da diese auch dem Im-missionsschutz dient. Ferner wird mit der Seitenablagerung als Spritzwasserschutz der Schutz des Gewässers sowie von dortigen Biotopstrukturen bezweckt. Eventuelle Aus-wirkungen auf den Hochwasserabfluss werden durch Schaffung von Retentionsräumen ausgeglichen (vgl. z.B. die LBP Maßnahmen 5.3 und 5.5).

Soweit seitens des Landratsamts Bodenseekreis für die Bemessung der Regenklärbe-cken das Handbuch zur Ableitung und Behandlung von Straßenoberflächenwasser zur Anwendung gefordert wurde, hat die Antragstellerin dies zugesagt, sofern dieses bis zur Ausführungsplanung eingeführt wurde (vgl. dazu auch die Ausführungen zur FFH-Verträglichkeit). Ferner wird die Ausführungsplanung der Regenklär- und Regenrückhal-tebecken nach der Zusage der Antragstellerin im Einvernehmen mit der unteren Was-serbehörde beim Landratsamt Bodenseekreis durchgeführt. Damit hat sich der Einwand des Landratsamtes erledigt, die Bemessung und Gestaltung der Regenklärbecken sei nicht nachvollziehbar dargestellt. Soweit in der Stellungnahme des Landratsamtes hier Vorschläge zur Gestaltung der Regenklärbecken gemacht werden, ist über die Beteili-gung in der Ausführungsplanung sichergestellt, dass diese Vorschläge in die Planung eingehen.

Am 25.1.2008 wurde die Gemeinsame Verwaltungsvorschrift des Innenministeriums und des Umweltministeriums über die Beseitigung von Straßenoberflächenwasser

(VwV-Straßenoberflächenwasser) im Gemeinsamen Amtsblatt vom 27.2.2008 bekannt gemacht. Soweit sich hieraus Detailänderungen am Entwässerungskonzept der B 31 neu ergeben, hat die Antragstellerin zugesagt, diese im Rahmen der Ausführungsplanung zu berücksichtigen (vgl. Zusage A. IV. 2. n.).

Soweit für einzelne Bauwerke Wasserhaltungen notwendig werden, wurde diesbezüglich über die Nebenbestimmung A. V. 6. 2. eine dauerhafte Grundwasserabsenkung gemäß der Forderung des Landratsamtes Bodenseekreis ausgeschlossen. Ob letztendlich Wasserhaltungen, die den Benutzungstatbestand nach § 3 Abs. 2 Nr. 1 WHG erfüllen, notwendig werden, kann erst aufgrund detaillierter Baugrundgutachten bei der baureifen Entwurfsbearbeitung beurteilt werden. Sollte dies der Fall sein, sind die hierfür notwendigen wasserrechtlichen Gestattungsverfahren rechtzeitig zu beantragen.

Soweit im Rahmen der Ableitung des Straßenoberflächenwassers über Bankettbereiche, Böschungen und Mulden dort seitens des Landratsamtes eine Andeckung dieser Bereiche mit 20 cm Oberboden bzw. eine wasserundurchlässige Gestaltung gefordert wurde, wurde über die Nebenbestimmung A. V. 2.8. angeordnet, dass im unmittelbaren Bankettbereich der B 31 neu nur maximal 5 cm Oberboden aufgetragen werden, um - insbesondere vor dem Hintergrund der auf der B 31 neu zulässigen Geschwindigkeiten - ein sicheres Befahren der Bankette zu gewährleisten. In der Praxis dichten diese Bankette natürlich ab oder werden aus Mineralbeton hergestellt. Wasseranteile, die dennoch im Bankett versickern, werden oberhalb des wasserundurchlässigen Planums über die Frostschutzschicht nach außen auf die Böschung oder, im Einschnittsbereich, in die Sickerleitung abgeführt.

Für die Böschungen wiederum legt die oben erwähnte Auflage fest, dass diese regelmäßig mit 20 cm Oberboden anzudecken sind, wie dies die Technischen Regeln zur Ableitung und Behandlung von Straßenoberflächenwasser vorsehen. Im Dammbereich kann bei Böschungshöhen über 2 Meter die Stärke des Oberbodens aus erdstatischen Gründen auf 15 cm abgemindert werden.

Die breitflächige Versickerung über die Böschung oder angrenzende Bodenzonen stellt insbesondere keine Gewässerbenutzung im Sinne des § 3 WHG bzw. § 13 WG dar (vgl. so auch Nr. 2.1 der VwV-Straßenoberflächenwasser vom 25.1.2008).

Mulden oder Sickerleitungen sind wasserundurchlässig herzustellen. Die entsprechende Behandlung des Straßenoberflächenwassers erfolgt in den Behandlungsanlagen. Die hierfür notwendigen wasserrechtlichen Erlaubnisse nach §§ 7, 7a WHG bzw. § 16 WG werden durch diesen Planfeststellungsbeschluss erteilt (vgl. § 14 Abs. 1 WHG sowie grundlegend: BVerwG, Urt. v. 16.3.2006, 4 A 1075/04, zu § 9 LuftVG). Das nach § 14 Abs. 3 WHG erforderliche Einvernehmen der unteren Wasserbehörde wurde durch

die Beteiligung im Anhörungsverfahren nach § 73 Abs. 1 LVwVfG sichergestellt. Die in den Stellungnahmen der unteren Wasserbehörde vorgebrachten Erwägungen gehen einzeln und in ihrer Gesamtheit nicht soweit, dass daraus eine Versagung des Einvernehmens hergeleitet werden kann. Auf eine Befristung der wasserrechtlichen Erlaubnisse wurde nach § 7 Abs. 1 Satz 1 2. Halbsatz WHG verzichtet insbesondere vor dem Hintergrund der der Planfeststellungsbehörde zustehenden Möglichkeiten des § 14 Abs. 4 WHG.

Soweit seitens des Landratsamtes bei den Regenklär- und Regenrückhaltebecken die Reinigung über einen Bodenfilter gefordert wird, ist dies bereits in den Antragsunterlagen vorgesehen. Nach der Unterlage 13 wird die Sohle der den Regenklärbecken nachgeschalteten Retentionsbecken als Bodenfilter ausgebildet und mit Schilf bepflanzt.

Soweit weiter darauf hingewiesen wird, dass die Festlegung der Rückhaltung sehr undifferenziert vorgenommen worden sei und seitens des Landratsamtes hier ein Verzicht auf eine Retention am Lipbach, an der Brunnisach und am Mühlbach gefordert wurde, überzeugt dies nicht, da die Vorfluter nicht ausreichend leistungsfähig sind und die Rückhaltung aufgrund früherer Forderungen der Wasserwirtschaft speziell eingeplant wurde.

Soweit das Landratsamt darauf hinweist, dass der Standort der Anlagen nicht ausreichend analysiert und dargestellt worden sei und dieser überschwemmungsgefährdet sei, gibt die Planfeststellungsbehörde zu bedenken, dass der Standort der Anlagen sich durch die Topographie, die Vorflutverhältnisse, die Straßengradienten sowie die Flächennutzung ergibt. Der Problematik der Überflutungsgefahr wird über technische Einrichtungen wie Rückstauklappen und ausreichend hohe Verwallungen begegnet.

Soweit seitens des Landratsamtes bemängelt wird, dass die Berechnung und der Nachweis der abflusswirksamen Flächen, die Berechnung der Ableitung, der Ableitungsmulden und Rohre bislang nicht dargestellt worden sei, so sind diese Angaben nachvollziehbar in Unterlage 13 der Planfeststellungsunterlagen enthalten.

Soweit seitens des Referats 56 beim Regierungspräsidium Tübingen (Naturschutz und Landschaftspflege) Bedenken hinsichtlich der dauerhaften Wirksamkeit der Regenwasserbehandlung vorgebracht werden, teilt die Planfeststellungsbehörde diese Bedenken nicht. Das Konzept der Regenwasserbehandlung entspricht dem Stand der Technik (vgl. § 7a Abs. 5 WHG). Insbesondere bei den Regenklärbecken handelt es sich um

eine erprobte und langjährig bewährte Bauweise. Die dauerhafte Wirksamkeit wird über eine entsprechende Wartung durch die Straßenbauverwaltung sichergestellt. Im übrigen wird ergänzend auf die Ausführungen zu Natura 2000 verwiesen (vgl. B. VIII. 2.).

Die Gewässerdirektion Donau/Bodensee, Bereich Ravensburg, weist darauf hin, dass die neue Straße die Brunnisach sowie ein abgegrenztes Überschwemmungsgebiet tangiere. Auf einer Fläche von 1,9 ha gehe Retentionsvolumen verloren. Für verschiedene Wiederkehrzeiten sei daher die hydraulische Situation zu überprüfen und ein wirkungsgleicher Ausgleich zu schaffen. Die hydraulische Situation wurde durch die Antragstellerin nach der ersten Offenlage der Unterlagen geprüft (vgl. die hydraulische Überprüfung der Ingenieure Herzog & Partner vom August 2006). Für das verminderte Retentionsvolumen wird ausreichend Ausgleich geschaffen (vgl. beispielsweise LBP-Maßnahmen 3.1A, 3.2 und 3.4).

Ferner wird gefordert, zwischen Profil 2+100 und 2+400 eine Trassenverschiebung zu prüfen, um den Gewässerrandstreifen zu vergrößern. Eine Überprüfung ergab, dass eine Trassenverschiebung nach Süden zur Erweiterung des Gewässerrandstreifens wegen Zwangspunkten am Dorniergleis, der Bahndammhöhe der Bahnlinie Friedrichshafen-Radolfzell sowie des denkmalgeschützten Anwesens der Villa Wagner nicht möglich ist.

Weiter wird gefordert, Ausgleichsmaßnahmen für die Mühlbachverdolung und die Querung der Brunnisachhaue verstärkt an der Brunnisach auszuführen. Es sollten insbesondere lebensraumverbessernde Maßnahmen im aquatischen Lebensraum durchgeführt werden, wobei auf bestehende Gewässerentwicklungspläne verwiesen wird. Die Planfeststellungsbehörde betrachtet das Ausgleichskonzept als schlüssig. Im Hinblick auf die Beeinträchtigung von *Unio crassus* sind Maßnahmen am Mühlbach unverzichtbar. An der Brunnisach sind jedoch ebenfalls Maßnahmen vorgesehen (vgl. insbesondere die LBP-Maßnahmen 5). Die Antragstellerin hat zugesagt, Details über Veränderungen am Gewässer im Rahmen der Ausführungsplanung mit der unteren Wasserbehörde beim Landratsamt Bodenseekreis abzustimmen.

Soweit darauf hingewiesen wird, dass hydraulische Nachweise einer ausreichenden Leistungsfähigkeit der Bauwerke und Verrohrungen fehlen, ist diese Leistungsfähigkeit gegeben. Die Querungen sind als Brücken oder kombinierte Durchlässe ausreichend leistungsfähig.

Soweit im Hinblick auf Zerschneidungs- und Barriereeffekte auf die Sohlgestaltung hingewiesen wird, hat die Antragstellerin zugesagt, eine durchgehende Gewässersohle herzustellen. Ferner sind Trockenwetterbermen vorgesehen.

Es wird gefordert, das Bauwerk 27 näher an das vorhandene Industriegleis zu legen, um Zerschneidungseffekt innerhalb des Brunnisachgehölzraums zu reduzieren. Die Antragstellerin hat zugesagt, eine Verschiebung um ca. 5 Meter in der Ausführungsplanung zu prüfen.

Es wird gefordert, den Rohrdurchlass für den Buchenbach, Bauwerk 31, zu verkürzen. Im Zuge der Planänderung zur zweiten Offenlage wurde der Rohrdurchlass auf nunmehr 38 Meter verkürzt.

Soweit darauf hingewiesen wird, dass die Verlegung des Mühlbachs sehr technisch dargestellt sei und das neue Gewässerbett mit wechselnden Böschungen sowie einer Sohle mit variabler Breite hergestellt werden solle, geschieht dies in der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung. Die untere Wasserbehörde wird hieran beteiligt.

Wenn der Regionalverband Bodensee-Oberschwaben auf das bei der Brunnisach bestehende Überschwemmungsgebiet hinweist, wurde bereits oben dargelegt, dass die Auswirkungen hierauf untersucht wurden.

3. Landwirtschaft

Das Vorhaben beansprucht in großem Umfang Flächen, die bisher landwirtschaftlich, teilweise auch forstwirtschaftlich genutzt werden. Insgesamt werden für das planfestgestellte Vorhaben landwirtschaftliche Nutzflächen in einer Größenordnung von 78 ha beansprucht. Darauf entfallen auf die Straßenbaumaßnahme selbst ca. 41,3 ha. Für Kompensationsmaßnahmen nach dem landschaftspflegerischen Begleitplan werden ca. 36,5 ha benötigt. Bei diesen Flächen handelt es sich zu einem großen Teil um hochwertige Obstbau- und Ackerflächen. Der genannte Flächenbedarf führt bei vielen landwirtschaftlichen Betrieben zu einem erheblichen Substanzverlust (zur Frage der Existenzgefährdung vgl. unten).

Bei der gewählten Trassenführung kann dieser Verlust landwirtschaftlicher Nutzflächen mit vertretbarem finanziellen Aufwand nicht weiter minimiert werden. Andere Varianten (vgl. oben unter B. VI.) haben entweder einen noch höheren Flächenverlust für landwirtschaftliche Betriebe zur Folge oder sind unter Berücksichtigung der vom Vorhabens-

träger verfolgten Ziele (Bündelung der Verkehre sowie Entlastung im nachgeordneten Netz) erheblich schlechter zu bewerten als die Antragstrasse.

Die im Verfahren vorgeschlagene sogenannte „Bauertrasse“, die nordwestlich von Schnetzenhausen nach Norden abschwengt und sich bei Stetten / Ittendorf mit der dort vom Vorhabensträger geplanten B 31 neu vereinigen würde, hätte in diesem Abschnitt zwar einen geringeren Bedarf an landwirtschaftlicher Nutzfläche (67,7 ha) als der in diesem Abschnitt geplante Planungsfall 7.5 mit 73,1 ha. Der Vorhabensträger muss sich auf diese Lösung jedoch nicht verweisen lassen, weil mit der Bauertrasse die verfolgten verkehrlichen Ziele weitaus weniger befriedigend verwirklicht werden können, als dies mit dem Planungsfall 7.5 gelingt (vgl. oben unter B. VI.). Zur Verwirklichung des Verkehrskonzeptes des Vorhabensträgers muss deshalb beim Planungsfall 7.5 im Vergleich zur „Bauertrasse“ ein Mehrbedarf an landwirtschaftlicher Nutzfläche hingenommen werden, zumal der Mehrbedarf an Fläche mit 5,4 ha vertretbar erscheint und die Bauertrasse selbst erhebliche Konflikte naturschutzfachlicher Art nach sich zieht.

Die insbesondere von der Gemeinde Immenstaad vorgeschlagene „Steigwiesentrasse“ hat mit 74,7 ha einen ungleich größeren Flächenbedarf an landwirtschaftlicher Nutzfläche zur Folge als die Antragstrasse. Dies liegt vor allem daran, dass diese Variante, die am Knoten Kluffern/Spaltenstein nach Nordwesten abschwengt, zusätzlich einen zweistreifigen Zubringer vom Grenzhof zum Knoten Kluffern/Spaltenstein auf der jetzigen Antragstrasse erfordert.

Zu Recht hat sich der Vorhabensträger nicht für die sog. Antragslösung mit äußerer Querverbindung nördlich von Friedrichshafen entschieden (Variante 1), sondern für die sogenannte Variante 2, die Bündelungstrasse, die vom Grenzhof bis nach Waggershausen einen zweibahnigen Querschnitt vorsieht, jedoch auf die äußere Querverbindung nördlich von Friedrichshafen verzichtet. Die Variante 1 würde im Vergleich zur jetzigen Antragstrasse einen Mehrbedarf von ca. 14,2 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche erfordern.

Auch eine Südumfahrung von Schnetzenhausen, wie von der Landwirtschaftsverwaltung im Falle der Verwirklichung einer Ortsumgehung von Schnetzenhausen im Zuge der K 7742 gefordert, hätte einen zusätzlichen Flächenbedarf landwirtschaftlicher Nutzflächen zur Folge. Dieser ist um ca. 2 ha größer als bei der Antragstrasse. Im übrigen scheidet, wie dargelegt eine Südumfahrung schon deshalb aus, weil sie in städtebaulicher und naturschutzfachlicher Hinsicht wesentlich schlechter zu beurteilen ist, als die vorgesehene Nordumfahrung.

In Anbetracht dieser Situation muss die Inanspruchnahme von 41,3 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche hingenommen werden, um die mit der Maßnahme verfolgten Ziele, die keine andere Variante auch nur annähernd qualitativ gleich gut erfüllen kann, zu erreichen. Dabei verkennt die Planfeststellungsbehörde nicht, dass es sich bei den in Anspruch zu nehmenden Flächen teilweise um Obstplantagen handelt, die im Hinterland des Bodensees aufgrund der dort anzutreffenden klimatischen Verhältnisse und Böden beste Bedingungen haben. Andererseits werden durch die Maßnahme lediglich zwei Landwirte in einer Art und Weise betroffen, dass der vom Vorhabensträger beauftragte Gutachter zum Ergebnis kommt, dass bei diesen mit einer maßnahmebedingten Existenzgefährdung zu rechnen ist (vgl. hierzu die Ausführungen bei den jeweiligen Einzelwendungen).

Hier hat jedoch der Vorhabensträger reagiert und den betroffenen Landwirten geeignete Ersatzflächen angeboten. Die angebotenen Flächen wurden im Einzelnen von der zuständigen Landwirtschaftsverwaltung auf ihre Geeignetheit hin überprüft.

Soweit Landwirte nicht in einer existenzgefährdenden Weise Flächen für das Vorhaben zur Verfügung stellen müssen, werden diese außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens entschädigt. Im Einzelfall insbesondere dann, wenn dies von betroffenen Landwirten gewünscht wurde und geeignete Flächen zur Verfügung standen, hat der Vorhabensträger auch solchen Landwirten Ersatzflächen angeboten.

Dem teilweise im Verfahren vor allem von Landwirten vorgetragenen Wunsch, im LBP vorgesehene Kompensationsmaßnahmen auf landwirtschaftlich genutzten Grundstücken zu reduzieren, konnte der Vorhabensträger nur teilweise entsprechen. In der Fischbacher Senke wurden zugunsten dort betroffener Landwirte für Kompensationsmaßnahmen vorgesehene Flächen aus dem Ausgleichskonzept herausgenommen und stattdessen auf gleich geeignete Flächen, deren Eigentümerin die Stadt Friedrichshafen ist, zurückgegriffen. Damit wurde, soweit wie möglich, der Umfang der Ausgleichsmaßnahmen auf landwirtschaftlichen Nutzflächen reduziert. Darüber hinaus kann auf eine Inanspruchnahme von Obstbau- und Ackerflächen für Ausgleichsmaßnahmen nicht weiter verzichtet werden. Umfang und Standort von Ausgleichsmaßnahmen werden in erster Linie durch naturschutzfachliche und auch rechtliche Vorgaben bestimmt. Bei der Flächenauswahl wurden in erster Linie solche Flächen herangezogen, die hinsichtlich ihrer standörtlichen Gegebenheiten für die landwirtschaftliche Nutzung, insbesondere für den Anbau von Sonderkulturen weniger bzw. nicht geeignet sind. Zum Beispiel handelt es sich dabei um vorwiegend nasse, wechselfeuchte Böden, die aber über ein Entwicklungspotenzial für die Belange des Arten- und Biotopschutzes verfügen. Gleichwohl werden auch solche Flächen zum Teil als Acker- oder Intensivobstanlagen genutzt. In

diesen Fällen müssen Einschränkungen, ggf. gegen Entschädigung, hingenommen werden.

Aufgrund von Einwendungen betroffener Landwirte hat der Vorhabensträger untersucht, ob und wieweit sich das im Zuge der Neutrassierung der B 31 zwischen Immenstaad und Waggershausen vorgesehene Vorhaben auf die „Kaltluftgefährdung benachbarter landwirtschaftlich genutzter Grundstücke“ auswirkt. Er hat hierzu bei Professor Dr. Friedrich Weller ein standortkundliches Gutachten eingeholt. Dieser kommt zum Ergebnis, dass infolge der geplanten Straßendämme für bestimmte Grundstücke die Nachtfrostgefahr zunehmen wird und damit bei frostempfindlichen Kulturarten Auswirkungen auf die Erntemengen, die Qualität und die Gelderlöse zu erwarten sind. Nach den Einschätzungen des Gutachters sind hier insgesamt 28 Grundstücke betroffen. Die zu erwartenden Ertragseinbußen in diesen Fällen führen aber allesamt nicht dazu, dass mit einer Existenzgefährdung der betroffenen Betriebe zu rechnen ist. Planungsalternativen durch eine geänderte Linienführung der Trasse bestehen wegen der vorhandenen Zwangspunkte (Fischbacher Senke, „Dorniergleis“, Bahndamm der Bahnlinie Friedrichshafen - Radolfzell, Topografie, Fliessgewässer, Bebauung) nicht. Der Vorhabensträger hat die betroffenen Landwirte zu entschädigen. Da es sich bei den zu erwartenden Klimaveränderungen infolge der geplanten Straßendämme um mittelbare Folgewirkungen handelt, werden die Entschädigungsansprüche der betroffenen Landwirte in diesem Planfeststellungsbeschluss bereits dem Grunde nach festgestellt (vgl. oben unter A. III. 2.).

Dem Vorhabensträger ist es auch nicht möglich, das Problem gesteigerter Spätfrostgefahr in den Stauräumen der Straßendämme dadurch zu lösen, dass die vorgesehenen Dämme entweder reduziert oder ganz auf sie verzichtet wird. Zum einen sind die Straßendämme aus topografischen Gründen erforderlich, etwa um mit der Trasse Bachläufe zu überqueren oder um Unterführungen für erforderliche Wirtschaftswege zu schaffen. Auch werden die Dämme teilweise aus Gründen des Grundwasserschutzes benötigt und dienen dem Lärmschutz, aber auch - mit entsprechenden Bepflanzungen, die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehen sind - dem Landschaftsbild. Schließlich sind sie auch wegen des Massenausgleichs erforderlich.

Mit der Aufständigung der Trasse in den betroffenen Bereichen würde zwar die Durchlässigkeit von Kaltluftströmen ermöglicht. Wegen der Auswirkungen auf das Landschaftsbild und der damit verbundenen Erhöhung der ohnehin anfallenden hohen Kosten in Höhe von ca. 17 Mio. Euro, muss sich der Vorhabensträger auf eine solche Lösung jedoch nicht verweisen lassen, zumal die zu erwartenden Ertragseinbußen Existenzgefährdungen nicht bewirken.

Soweit durch die B 31 neu das vorhandene Wegesystem unterbrochen wird oder die planfestgestellte Trasse infolge ihrer Zerschneidungswirkung eine Barriere für die Wegebeziehungen darstellt, wird durch den Neubau von Wegen und Kreuzungsbauwerken Ersatz geschaffen, so dass ein funktionsfähiges landwirtschaftliches Wegenetz entsteht. Die sich teilweise für die Landwirte dadurch ergebenden Mehrwege halten sich noch im Rahmen des Zumutbaren. Die Erreichbarkeit aller landwirtschaftlichen Flächen ist gewährleistet. Teilweise hat der Vorhabensträger durch entsprechende Umplanungen berechtigten Forderungen von einzelnen Landwirten nach Änderung der Wegeplanung Rechnung getragen (vgl. hierzu im Einzelnen die Ausführungen bei den betroffenen Einwendern).

Teilweise werden von betroffenen Grundstückseigentümern verkehrsbedingte Schadstoffbelastungen ihrer landwirtschaftlichen Flächen und damit verbunden, eine Gefährdung der Vermarktungsmöglichkeiten ihrer erzeugten Produkte befürchtet.

Es ist Stand der Wissenschaft, dass landwirtschaftliche Erzeugnisse, die in größerer Entfernung als etwa 10 m von einer viel befahrenen Straße angebaut werden, keine erhöhte Schadstoffbelastung aufweisen. Dies ergibt sich aus entsprechenden Untersuchungen an stark befahrenen Straßen. Wie im Planfeststellungsverfahren festgestellt wurde, befinden sich Teile von landwirtschaftlich genutzten Grundstücken in einem Abstand von weniger als 10 m zur planfestgestellten B 31. Sofern in diesen Flächen landwirtschaftliche Produkte erzeugt werden, ist der Vorhabensträger nach diesem Planfeststellungsbeschluss verpflichtet, Entschädigung für dort erzeugte und in Zukunft nicht mehr vermarktungsfähige Produkte zu leisten (vgl. A. III. 1).

Mehrfach wurde im Verfahren vorgetragen, infolge drohender Schadstoffbelastungen im Umfeld der B 31 BA II B, seien ökologisch bzw. für Kindernahrungshersteller erzeugte Produkte nicht mehr vermarktbar. Substantiiertes, wie beispielsweise konkrete Flächen, angebaute Erzeugnisse, konkret bestehende vertragliche Vereinbarungen mit Abnehmern etc. wurde dazu jedoch nicht vorgetragen. Die bloße Möglichkeit verminderter Vermarktungschancen oder der Ablehnung einer Zulassung als Betrieb von landwirtschaftlichen Produkten in biologischer Anbauweise ist jedoch rechtlich nicht erheblich und muss bei der Abwägung im Planfeststellungsverfahren nicht besonders berücksichtigt werden (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 05.04.1990 - 5 S 2119/89). Richtlinien für ökologisch wirtschaftende Betriebe über Abstände zu Straßen bestehen weder nach EU-Recht, noch sind der Landwirtschaftsverwaltung solche eines Verbandes bekannt.

Soweit durch Baumaßnahmen Bodenentwässerungsanlagen angeschnitten oder sonst in irgend einer Form beeinträchtigt werden, wurde dem Vorhabensträger aufgegeben, deren Funktionsfähigkeit wiederherzustellen (vgl. Auflage A. V. Landwirtschaft Nr.1.). Sofern erforderlich, sind neue Drainagen anzulegen.

Die Auflage A.V. Landwirtschaft Nr.2. in diesem Planfeststellungsbeschluss gewährleistet ferner, dass eine ordnungsgemäße land- und auch forstwirtschaftliche Bewirtschaftungsmöglichkeit an das Bauvorhaben angrenzender Flächen während der Bauarbeiten sichergestellt wird.

Insgesamt betrachtet werden die Belange der Landwirtschaft mit diesem Planfeststellungsbeschluss und seinen Nebenbestimmungen im Hinblick auf die vorhabensbedingten Belastungen der Landwirtschaft allgemein und auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheiten einzelner Betriebe in ausreichendem Umfang berücksichtigt.

Sowohl die Inanspruchnahme von Flächen auf Dauer, als auch nur vorübergehend während der Bauausführung, wurde vom Vorhabensträger auf den erforderlichen Umfang beschränkt. Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe werden durch das Angebot geeigneter Ersatzflächen vermieden. Selbst für den Fall, wie teilweise von betroffenen Landwirten vorgetragen, dass die angebotenen Ersatzflächen nicht gleichwertig sein sollten, wovon die Planfeststellungsbehörde jedoch nicht ausgeht, wird dies im Interesse der Verwirklichung des Vorhabens hingenommen. Die öffentlichen Belange, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, sind als gewichtiger zu betrachten, als die Existenzfähigkeit weniger Betriebe, zumal diese in diesem Fall Anspruch auf finanziellen Ausgleich hätten. Für das Vorhaben spricht der vom Gesetzgeber bindend festgestellte Bedarf an einer vierstreifigen Bundesstraße im maßgeblichen Abschnitt (§ 1 Abs.2 Satz 2 FStrAbG). Im Verfahren geprüfte Alternativen drängen sich, wie ausgeführt, nicht als vorzugswürdig auf.

4. Forstwirtschaft und Forstökologie

Der Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt auch die Belange der Forstwirtschaft.

Im Verfahren wurde die untere Forstbehörde beim Landratsamt Bodenseekreis sowie die höhere Forstbehörde beim Regierungspräsidium Tübingen beteiligt.

Die beteiligten Träger öffentlicher Belange stimmen der Planung zu.

Die Waldinanspruchnahme beträgt für Baumaßnahmen der B 31 BA II B in drei Waldgebieten insgesamt rd. 3 ha. Diesem Eingriff stehen in einem Verhältnis von mehr als

1:2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gegenüber, was von der höheren Forstbehörde ausdrücklich akzeptiert wird.

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

Nach § 9 Abs. 5 LWaldG wird die Genehmigung befristet geknüpft an die Geltungsdauer dieses Planfeststellungsbeschlusses (vgl. § 17 c Nr. 1 FStrG).

Für die neu hinzugekommenen artenschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen 20A-n 1+2 liegt ebenfalls die Zustimmung der beteiligten Forstbehörden vor. Diese waren in die Planung dieser Maßnahmen einbezogen.

Die höhere Forstbehörde sieht die im LBP auf großer Fläche geplante Waldentwicklung über reine Sukzession weiterhin als kritisch. Die Anerkennungsfähigkeit der jeweiligen Ersatzmaßnahme sei durch eine abgestimmte Kombination von Pflanzung bzw. gruppenweiser Initialpflanzung und Sukzession zu sichern, weswegen die Einbindung der unteren Forstbehörde beim Landratsamt Bodenseekreis erforderlich sei.

Die Antragstellerin hat dies zugesagt.

Der Bau der Grünbrücke im Bereich Buchschach wird seitens der Träger öffentlicher Belange ausdrücklich begrüßt, da hiermit ein Wildkorridor und eine wichtige Naherholungssachse funktional erhalten bleiben.

Die Planfeststellungsbehörde stellt als Ergebnis ihrer Prüfung zusammenfassend fest, dass die Planung die Belange der Forstwirtschaft im erforderlichen und gebotenen Umfang berücksichtigt.

5. Raumordnung

Weder der Regionalverband Bodensee-Oberschwaben noch die höhere Raumordnungsbehörde haben gegen das Antragsvorhaben unüberwindbare Bedenken erhoben. Es ist davon auszugehen, dass das Vorhaben mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung und Landesplanung in Einklang steht.

Insbesondere weicht das Vorhaben nicht in relevanter Weise von dem mit raumordnerischer Entscheidung vom 05.11.2001 beurteilten Korridor ab. Die Vorgaben dieser raumordnerischen Beurteilung werden beachtet. Die höhere Raumordnungsbehörde hat demzufolge gegen die Trassierung keine Bedenken. Auch der Regionalverband Boden-

see-Oberschwaben ist mit der Planung, wie sie jetzt der Planfeststellung unterliegt, einverstanden. Er hat festgestellt, dass die der Planfeststellung unterliegende Planung den Zielen des Regionalplans Bodensee-Oberschwaben aus dem Jahre 1996 entspricht.

Das Vorhaben steht insbesondere im Einklang mit dem Plansatz 3.2.2 des Regionalplans, der im Verlauf der Trasse zwischen Immenstaad und Waggershausen einen regionalen Grünzug (vgl. Nr. 5 des Plansatzes - „der Grüngürtel um Friedrichshafen“ -) vorsieht. Da die planfestgestellte Trasse als Infrastruktureinrichtung in der Raumnutzungskarte enthalten ist, kommt es deswegen aber nicht zu einer Zielverletzung, zumal die Planung gewährleistet, dass die Funktionsfähigkeit des regionalen Grünzuges gewährleistet ist und der Landschaftsverbrauch geringgehalten wird. Dies hat der Vertreter des Regionalverbands Bodensee-Oberschwaben auf Nachfrage in der Erörterungsverhandlung vom 13. und 14.12.2005 ausdrücklich bestätigt.

Den in der Stellungnahme vom 10.09.2003 vom Regionalverband erhobenen Forderungen hat der Vorhabensträger durch seine Änderungsplanungen weitgehend Rechnung getragen. So wurde aktiver Lärmschutz verbessert, die vorgesehene Grünbrücke im Bereich des Buschachwaldes (Bauwerk 22) verbreitert und zur Anknüpfung der L 328b an die B 31 neu an der Anschlussstelle Schnetzenhausen ein Kreisverkehrsplatz vorgesehen. Lediglich der Forderung, die Brücke im Bereich der Querung der Brunnisach wegen des dort angrenzenden Überschwemmungsgebietes aufzuweiten, wurde nicht entsprochen. Um das Retentionsvolumen zu erhalten, werden entsprechende Maßnahmen der Dammgestaltung vorgenommen. Dies ist mit der Wasserwirtschaftsverwaltung abgesprochen.

6. Denkmalschutz

Die Trasse selbst, aber auch die geplante Anschlussstelle Kluffern/Spaltenstein betrifft die sogenannte „Villa Wagner“. Dadurch werden Belange des Denkmalschutzes berührt.

Die Villa Wagner liegt außerhalb von Spaltenstein bei Bau-km 2 +800 in Sichtweite des Bodensees, leicht erhöht auf einem ca. 8000 m² großen, parkartigem Grundstück mit hohem Baumbestand. Sowohl die Villa selbst als auch der umgebende Garten mit gestalteter Einfriedung ist aus wissenschaftlichen, heimatgeschichtlichen sowie künstlerischen Gründen als Sachgesamtheit nach § 2 DSchG als Kulturdenkmal einzustufen. Wie die Anhörung der Denkmalschutzbehörden ergeben hat, besteht insbesondere we-

gen des dokumentarischen und exemplarischen Wertes an der Erhaltung dieses Kulturdenkmals ein öffentliches Interesse.

Die Planung des Vorhabensträgers sah zunächst vor, entlang der bestehenden L 328 b, die am Grundstück der Villa Wagner vorbeiführt, einen Lärmschutzwall zu schütten. Dazu wäre auch die Inanspruchnahme von Teilflächen des geschützten Gartens erforderlich gewesen. Das Regierungspräsidium Tübingen, Referat 25, Denkmalpflege, sah darin eine erhebliche Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes der Sachgesamtheit aus Villa und Garten und forderte anstelle des Lärmschutzwalles eine platzsparende Lärmschutzwand.

Dieser Forderung ist der Vorhabensträger nachgekommen. Seine Planung sieht jetzt anstelle des zunächst vorgesehenen Lärmschutzwalles eine Lärmschutzwand vor, die nur noch geringfügig das geschützte Grundstück der Villa Wagner in Anspruch nehmen muss. Damit und auch mit der Beseitigung einer schadhaften Hybridpappel, die im Zusammenhang mit der Errichtung der Lärmschutzwand erforderlich wird, ist die Denkmalpflege (Referat 25 des Regierungspräsidiums) einverstanden.

Im Abschnitt zwischen Bau-km 1 +050 bis 1 +200 durchschneidet die geplante Trasse das Flurstück Nr. 473/1 („Hubstöcke“), in dem sich eine mittelsteinzeitliche Fundstelle befindet. Von Seiten des Denkmalschutzes wurde gefordert, dass in diesem Bereich Oberbodenabtrag nur in Abstimmung mit der archäologischen Denkmalpflege erfolgen darf. Dies hat der Vorhabensträger zugesagt (vgl. A. IV 4. a.).

Werden im Zuge von Erdbauarbeiten im Zusammenhang mit dem planfestgestellten Maßnahmen Kulturdenkmale gefunden, ist die archäologische Denkmalpflege gemäß § 20 Denkmalschutzgesetz zu unterrichten. Diese Unterrichtungspflicht wurde als Auflage in diesen Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Desgleichen wurden angesichts der Wahrscheinlichkeit, dass im gesamten Trassenbereich neue, bislang unbekannte archäologische Funde und Kulturdenkmale erkannt werden, der Straßenbaulastträger verpflichtet, zwei Wochen vor Beginn der Erdbauarbeiten die archäologische Denkmalpflege beim Regierungspräsidium Tübingen zu benachrichtigen, damit eine fachlich fundierte archäologische Begleitung der Arbeiten abgestimmt werden kann.

7. Bodenschutz

Vor allem durch direkten Flächenentzug infolge von versiegelten und überbauten Flächen für Fahrbahnen, Anschlüsse, befestigte Wege etc. sind die Belange des Bodenschutzes berührt.

So beträgt der Flächenbedarf für Fahrbahnen, Anschlüsse und befestigte Nebenstreifen ca. 17 ha. Dazu kommen noch rund 4,7 ha für Bankette und Mittelstreifen, bei denen es sich in der Regel um hoch belastete Straßennebenflächen mit weitgehendem Funktionsverlust handelt.

Das Schutzgut Boden wurde im landschaftspflegerischen Begleitplan ausreichend berücksichtigt. Insbesondere wurden dort die Bodenfunktionen entsprechend den Vorgaben des Bodenschutzgesetzes für Baden-Württemberg ausreichend bewertet. Die Eingriffe sind im Kompensationskonzept entsprechend berücksichtigt. Auf die Ausführungen im Abschnitt „Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung“ wird verwiesen. Das Bodenschutzgesetz selbst kennt keine eigenständige Ausgleichsregelung.

Das Vorhaben wird nicht zu einem Massenüberschuss führen. Die Planung sieht vor, dass anfallender Boden weitgehend im Zuge der Straßenbaumaßnahmen zur Herstellung von Banketten, Böschungen, Lärmschutzwällen bzw. Geländemodellierungen verwendet wird.

Die untere Bodenschutzbehörde des Landratsamts Bodenseekreis verlangt jedoch, dass unbelasteter Oberboden einer „qualitativen und quantitativen“ Wiederverwertung zuzuführen ist und dafür ein Verwertungskonzept aufgestellt wird.

Belasteter Boden, wie er auf Flächen landwirtschaftlicher Sonderkulturen (Intensivobstanlagen) erwartet wird, darf nicht im Bereich von Entwässerungsanlagen und in Flächen bzw. Seitenablagerungen, die im Eigentum Dritter stehen oder später wieder an Dritte veräußert werden eingebaut werden. Dies gilt auch für den Bereich von Waldflächen und für Flächen mit hoch anstehendem Grundwasser. Dass der Vorhabensträger grundsätzlich belasteten Boden im Sinne der unteren Bodenschutzbehörde verwerten kann, hat er durch ein „Grobkonzept für die Verwertung des Bodens im Bereich von Intensivobstanlagen“ vom 06.02.2008 nachgewiesen. Entsprechend den Forderungen des Landratsamts hat der Vorhabensträger vor Beginn der Erdarbeiten ein detailliertes Verwertungskonzept im Einvernehmen mit der unteren Bodenschutzbehörde vorzulegen (vgl. Auflage A.V. Bodenschutz Nr.1). Zur Überwachung des Verwertungskonzeptes und zur Dokumentation ist gegenüber dem Landratsamt ein Bauleiter zu benennen.

Auf Nebenflächen, die während der Bauphase für Zwecke der Baustelleneinrichtung, als Lagerflächen u.a. für Bodenaushub etc. genutzt werden, sind eingetretene Bodenverdichtungen durch Tiefenlockerung zu beseitigen.

Auf allen Ablagerungs- und Rekultivierungsflächen ist die mehrjährige Ansaat von tiefwurzelnden Pflanzen vorzusehen und zu gewährleisten. Bestimmte Vorgaben der unteren Bodenschutzbehörde sowie Handlungsanweisungen in Leitfäden des Umweltministeriums Baden-Württemberg zum Schutz der Böden sind zu beachten. (vgl. Auflagen unter A.V. Bodenschutz).

Unter Berücksichtigung der in diesem Planfeststellungsbeschluss verfügten Nebenbestimmungen kann festgestellt werden, dass die Belange des Bodenschutzes im erforderlichen und gebotenen Umfang berücksichtigt werden.

8. Kommunale Belange

8.1. Einwendungen der Gemeinde Immenstaad

Beim planfestgestellten Abschnitt des vom Vorhabensträger favorisierten „Planungsfall 7.5“ zwischen Überlingen und Ravensburg bemängelt die Gemeinde Immenstaad die „unzureichende Linienbestimmung aus dem Jahre 1982“ und leitet daraus für das vorliegende Planfeststellungsverfahren einen Abwägungsfehler ab.

Vom zuständigen Bundesminister für Verkehr wurde gem. § 16 FStrG am 31.03.1982 die Linie der B 31 neu zwischen Immenstaad und Friedrichshafen/Löwental bestimmt. Wie oben unter B II. dargelegt, erging auf Grundlage dieser Linienbestimmung im Jahre 1987 ein Planfeststellungsbeschluss für den Bau einer zweispurigen Trasse zwischen dem Dornierknoten in Immenstaad und dem Löwentalknoten im Stadtgebiet von Friedrichshafen. Aufgrund dieses Planfeststellungsbeschlusses wurde allerdings nur der Bereich zwischen Löwentalknoten und der Colzmanstraße zweispurig gebaut.

Der Bevollmächtigte der Gemeinde Immenstaad macht nun geltend, dass der jetzt im Abschnitt zwischen Grenzhof und Colzmanstraße vorgesehene 4-streifige Ausbau nicht vom Linienbestimmungsverfahren aus dem Jahre 1982, der lediglich einen 2-streifigen Ausbau vorsehe, gedeckt sei. Darüber hinaus weiche diese zur Planfeststellung beantragte Trasse zwischen Grenzhof und dem Knoten Kluffern/Spaltenstein deutlich von der linienbestimmten „Amtstrasse“ ab. Es hätte ein neues Linienbestimmungsverfahren

für den zur Planfeststellung beantragten Abschnitt für die B 31 neu durchgeführt werden müssen. Da dies unterlassen worden sei, führe dies dazu, dass die Planfeststellungsunterlagen keine ordnungsgemäße Alternativenprüfung enthielten. Dies sei ein Abwägungsmangel. Bei ordnungsgemäßer Berücksichtigung der Belange der Gemeinde Immenstaad im Rahmen einer alternativen Prüfung hätte die zur Planfeststellung beantragte Trasse nördlicher verlaufen müssen, weil dann die von der Gemeinde Immenstaad favorisierte seeferne Trasse weitaus problemloser verwirklicht werden könne. All dies schlage auf das Planfeststellungsverfahren durch. Es sei abwägungsfehlerhaft zu Lasten der Gemeinde Immenstaad.

Mit der Gemeinde Immenstaad geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die im Jahre 1982 erfolgte Linienbestimmung insoweit obsolet geworden ist, als sich diese an einer zweistreifigen Trasse zwischen Immenstaad und Friedrichshafen orientiert. Der Straßenbaulastträger geht, wie aus dem Bedarfsplan des Jahres 2003 ersichtlich wird, selbst nicht mehr davon aus, dass zwischen Immenstaad und Friedrichshafen nur ein zweistreifiger Bau einer B 31 neu erfolgt. In den vordringlichen Bedarf dieses Bedarfsplans ist nämlich ausdrücklich ein vierstreifiger Ausbau aufgenommen worden. Auch aus der im April 2006 erfolgten Linienbestimmung der B 31 neu zwischen Immenstaad und Überlingen wird deutlich, dass der Bund insgesamt zwischen Überlingen und Ravensburg von einem vierstreifigen Ausbau ausgeht. Die Linienbestimmung zwischen Überlingen und Immenstaad erfolgte ausdrücklich für einen vierstreifigen Bau der B 31 neu. Dass der Vorhabensträger das Anschlussstück zwischen Immenstaad und Friedrichshafen/Coltsmanstraße, wie im Jahre 1982 linienbestimmt, nach wie vor zweispurig ausgebaut sehen will, kann nicht mehr unterstellt werden, da dann in der Tat auf Dauer ein problematisches Nadelöhr an der Gemarkungsgrenze Immenstaad/Friedrichshafen entstünde, das die Verkehrstauglichkeit der Maßnahmen insgesamt in Frage stellen würde.

Im übrigen ist zu berücksichtigen, dass im Jahre 1982 noch eine A 98 (Bodenseeautobahn), die im nördlichen Hinterland des Bodensees verlaufen sollte, linienbestimmt war. In Anbetracht dieser Tatsache, hatte der Bund damals keine Veranlassung, die Linie für den Bereich der B 31 neu zwischen Immenstaad und Friedrichshafen/Löwental vierstreifig zu bestimmen.

Die Planfeststellungsbehörde musste sich deshalb hinsichtlich des Querschnitts des planfestgestellten Vorhabens nicht mehr an der Linienbestimmung aus dem Jahre 1982 orientieren.

Zurecht hat die Gemeinde Immenstaad auch vortragen lassen, dass die aus dem Jahre 1982 stammende Linienbestimmung sich nicht an der jetzt zwischen dem Grenzhof und dem Knoten Kluffern/Spaltenstein planfestgestellten „Bahntrasse“ orientiert, sondern an der sogenannten „Amtstrasse“, die bis zu 500 m nördlich des sogenannten „Dorniergleises“, mit dem das jetzige Vorhaben gebündelt wird, verläuft.

Im Abweichen von dieser bestimmten Linie sieht die Planfeststellungsbehörde jedoch keinen Abwägungsfehler.

Im Wesen der Entscheidung nach § 16 FStrG liegt es, die Linienführung nur im allgemeinen zu bestimmen, während erst die Planfeststellung der konkreten Durchführung der generellen Planung dient (vgl. Marschall/ Schroeter/Kastner, Bundesfernstraßengesetz, 5. Auflage, § 16 RdNr. 56). Abweichungen bei der weiteren Durcharbeitung der Pläne sind deshalb in bestimmten Grenzen zulässig. Darauf weist die Gemeinde Immenstaad im Schriftsatz vom 08.07.2007 auch selbst hin (vgl. dort S. 34/35 unter Berufung auf die Hinweise des Bundesministers für Verkehr zu § 16 FStrG).

Zumindest Abweichungen innerhalb weniger 100 m werden für zulässig erachtet, wenn hierfür gewichtige Gründe sprechen. Solche gewichtige Gründe liegen vor. Die vom Vorhabensträger in Auftrag gegebene Umweltverträglichkeitsstudie hat nachgewiesen, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft bei der planfestgestellten Bahntrasse weitaus geringer sind als bei der linienbestimmten Amtstrasse. Das ergibt sich schon daraus, dass die Bündelung mit dem vorhandenen „Dorniergleis“ zu weit weniger Zerschneidungseffekten führt. Die Amtstrasse würde im Bereich von Flächen mit hohem Entwicklungspotenzial verlaufen und den dortigen Entwicklungsraum zerschneiden (vgl. hierzu auch die Ausführungen oben zu VI.). Ferner sind mit der Bahntrasse weitaus weniger Überschussmassen verbunden als mit einer Amtstrasse. Deshalb hat sich der Vorhabensträger zu Recht, entgegen der festgestellten Linie aus dem Jahre 1982, für die Bahntrasse entschieden, da diese in ökologischer Hinsicht weitaus verträglicher ist. Die Abweichung (max. 500 m Entfernung zur „Amtstrasse“) hält sich auch noch im Rahmen des Spielraums, den die Linienbestimmung dem Vorhabensträger lässt.

Der von der Gemeinde Immenstaad konstruierte Abwägungsmangel lässt sich auch nicht damit begründen, dass bei Berücksichtigung der Amtstrasse die von der Gemeinde Immenstaad favorisierte seeferne Trasse in der westlichen Fortführung Richtung Überlingen „weit problemloser verwirklicht werden könnte“. Diese Annahme ist schon deshalb unzutreffend, da beide, sowohl die planfestgestellte Bahntrasse als auch die Amtstrasse im Westen beim „Grenzhof“ enden.

Ein unzulässiges Abweichen von der im Jahre 1982 erfolgten Linienbestimmung sowie daraus resultierende Abwägungsfehler können daher nicht erkannt werden.

Alternativen im planfestgestellten Abschnitt sind vom Vorhabensträger in ausreichendem Umfang, wozu auch die Amtstrasse gehört, geprüft worden (vgl. hierzu die Ausführungen unter VI.). Die Gemeinde Immenstaad hat im übrigen nicht substantiiert dargelegt, in welcher Art und Weise sie konkret durch eine von ihr behauptete fehlerhafte Berücksichtigung des Linienbestimmungsverfahrens aus dem Jahre 1982 in ihren Rechten verletzt sein soll. Allein die Tatsache, dass, wie die Gemeinde vorträgt, durch die planfestgestellte Trasse die von der Gemeinde favorisierte Nordumfahrung (Steigwiesentrasse) nicht mehr möglich sei, vermag eine Rechtsverletzung nicht zu begründen. Es ist nicht ersichtlich, welche konkreten planerische Belange bzw. gemeindliche Einrichtungen durch die planfestgestellte Trasse verletzt sein sollen.

Abwägungsfehler zu Lasten der Gemeinde Immenstaad infolge eines nicht ordnungsgemäß durchgeführten Raumordnungsverfahrens, wie von dieser vorgetragen, erkennt die Planfeststellungsbehörde nicht.

Der Bevollmächtigte der Gemeinde Immenstaad hat vorgetragen, dass der jetzt planfestgestellte Abschnitt bei der raumordnerischen Beurteilung vom 05.11.2001 nicht vergleichend berücksichtigt worden sei. Dieser Fehler schlage auf das Abwägungsergebnis zu Lasten der Gemeinde Immenstaad im Planfeststellungsverfahren durch. Des Weiteren hält er das Raumordnungsverfahren deshalb für fehlerhaft, weil die von der Gemeinde gewünschte Steigwiesentrasse nicht untersucht worden sei. Auch daraus leitet er einen Abwägungsfehler im jetzigen Planfeststellungsverfahren ab.

Gemäß § 18 Abs. 2 Landesplanungsgesetz ist das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen. Allerdings war, worauf der Bevollmächtigte der Gemeinde Immenstaad zu Recht hinweist, weder der jetzt planfestgestellte Abschnitt des „Planungsfall 7.5“ noch die sogenannte Steigwiesentrasse, wie sie von der Gemeinde Immenstaad gewünscht wird, Gegenstand des Raumordnungsverfahrens.

Es ist nicht zu beanstanden, wenn bereits im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens die damals untersuchte sogenannte Variante 16, die im wesentlichen der geforderten Steigwiesentrasse entspricht, nach Grobkriterien vorab ausgeschieden wurde und nicht zum Gegenstand des Raumordnungsverfahrens gemacht worden ist. Erweist sich eine Variante bereits bei grober Betrachtung als nicht geeignet, die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele zu erfüllen oder kommt eine solche wegen erkennbar anderer vorrangiger Belange wie beispielsweise aus Gründen des Naturschutzes oder der gemeindlichen Bauleitpla-

nung nicht in Betracht, ist es in der Rechtsprechung anerkannt, dass eine Variante vom Vorhabensträger, auch im Raumordnungsverfahren, nicht weiter untersucht werden muss. So war es bei der sogenannten Variante 16, eine von insgesamt 17 Varianten, die der Vorhabensträger im Rahmen eines Projektkreises dem u.a. kompetente Vertreter der Straßenbauverwaltung und von Fachbüros angehörten, untersuchen ließ. Diese Variante 16 wurde vor allem wegen ihrer Auswirkungen auf die Landwirtschaft, die Forstwirtschaft und den Naturschutz als sehr ungünstig bewertet. Dies liegt insbesondere daran, dass die Steigwiesentrasse zu einer völligen Entwertung der „Fischbacher Senke“ infolge von Zerschneidung und Verlärmung führen würde, was umso schwerwiegender wäre, als die „Fischbacher Senke“ den einzigen größeren Bereich im Untersuchungsraum der B 31 neu darstellt, der in größerem Umfang entwicklungsfähiges Grünland (ehemaliges Feuchtgrünland) für eine naturschutzfachliche Aufwertung aufweist. Ferner würde die Steigwiesentrasse, wie Untersuchungen während des Planfeststellungsverfahrens ergaben, weitaus weniger Verkehrsentlastungen für den seenahen Bereich und der Ortsrandstraße Immenstaad bewirken, als die jetzt verfolgte Lösung im Rahmen des Planungsfalls 7.5. Deshalb war es gerechtfertigt, dass der Vorhabensträger die Variante 16, die im wesentlichen der geforderten Steigwiesentrasse entspricht, im Raumordnungsverfahren nicht näher untersuchen ließ (zur Variantenabwägung im Planfeststellungsverfahren vgl. oben unter B VI.).

Der jetzt planfestgestellte Bauabschnitt II B (Westumfahrung Friedrichshafen) wurde in der Raumordnung als Bestandteil des Planungsfalls 7 vorausgesetzt und keiner Prüfung unterworfen. Der Grund lag u.a. darin, dass die im Raumordnungsverfahren geprüften Varianten 7.5, 9.3 sowie 0.1 (Ausbauvariante) im Abschnitt zwischen dem Grenzhof und der Colzmanstraße in Friedrichshafen deckungsgleich verlaufen und deshalb im jetzt planfestgestellten Abschnitt gleich zu beurteilen sind. Lediglich die seeferne Trasse Variante 2a nutzt den jetzt planfestgestellten Abschnitt nicht. Die Variante 2a wurde im Raumordnungsverfahren als mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung nicht übereinstimmend beurteilt. Die Gründe, die zu dem Ergebnis führen, werden in der raumordnerischen Beurteilung im Einzelnen detailliert dargelegt.

Zu einem anderen Ergebnis hätte die raumordnerische Beurteilung auch dann nicht geführt, wenn der jetzt planfestgestellte Abschnitt in die raumordnerische Beurteilung mitbezogen worden wäre.

Der von der Gemeinde im Planfeststellungsverfahren versuchte Nachweis der Fehlerhaftigkeit der von der höheren Raumordnungsbehörde durchgeführten raumordnerischen Beurteilung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht gelungen.

Die vorgelegte fachliche Stellungnahme des Ingenieurbüros (A.ST. Steinebach GmbH) berücksichtigt nicht, dass es Aufgabe einer raumordnerischen Beurteilung ist, die zur Prüfung gestellten Varianten daraufhin zu untersuchen, ob sie mit den Erfordernissen der Raumordnung, insbesondere mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung und Landesplanung übereinstimmen. Es handelt sich dabei nicht um eine fachliche Einschätzung von durch die Planung berührten Einzelaspekten, insbesondere umweltfachlicher Art.

Im übrigen schlagen Fehler im Raumordnungsverfahren nicht auf das Planfeststellungsverfahren durch, zumal dann, wenn wie vorliegend, eine ordnungsgemäße Variantenabwägung unter Einbeziehung der Steigwiesentrasse (vgl. oben unter VI.) erfolgt ist. Um schutzwürdige Interessen der Gemeinde Immenstaad zu beachten, war es nicht erforderlich, die Trasse im jetzigen Abschnitt der Steigwiesentrasse anzupassen. Zwar würde die Steigwiesentrasse ermöglichen, dass auf Gemarkung Immenstaad im Folgeabschnitt Richtung Meersburg/Überlingen die Trassierung einer B 31 neu wesentlich nördlicher erfolgen könnte. Es wurde aber in keinem Stadium des Verfahrens vorgetragen, welche hinreichend konkretisierten Planungsabsichten der Gemeinde Immenstaad oder aber gemeindliche Einrichtungen dadurch weniger beeinträchtigt werden. Der jetzt planfestgestellte Abschnitt lässt, wie gezeigt, auf Gemarkung Immenstaad mehrere Varianten zu - ein Zwangspunkt entsteht gerade nicht -, die allesamt nicht in die Planungshoheit der Gemeinde Immenstaad eingreifen. Wegen Ihrer gravierenden Auswirkungen, vor allem auf die „Fischbacher Senke“ musste sich der Vorhabensträger nicht vertieft mit der Steigwiesentrasse auseinandersetzen, geschweige denn, diese bei seiner planerischen Abwägung zu Gunsten der Gemeinde Immenstaad berücksichtigen.

Soweit auf Gemarkung Immenstaad Konflikte, die auf die jetzt planfestgestellte Trasse zurückzuführen sind, entstehen, werden diese mit diesem Planfeststellungsbeschluss gelöst.

Infolge des auf der bestehenden B 31, Gemarkung Immenstaad, zu erwartenden zusätzlichen Verkehrs kommt es am Knotenpunkt B 31 / L 207 zu kritischen Verkehrsverhältnissen. Verkehrsbehinderungen sind zu erwarten (vgl. Untersuchung des Büros Modus Consult Ulm GmbH über die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts B 31 / L 207 (Dornierknoten) vom 27.09.2006). Dort werden im Jahre 2020 zwischen 35.000 bis 38.000 Kfz/24h erwartet. Derzeit (Verkehrsaufkommen 2005) beträgt die Belastung dort ca. 30.000 Kfz/24h. Schon diese Belastung führte zu Verkehrsproblemen insbesondere infolge des linkseinbiegenden Verkehrs an der Dornierkreuzung. Die Situation dort wird sich erst dann wesentlich entspannen, wenn der Weiterbau der B 31 neu, wie im Li-

nienbestimmungsverfahren aus dem Jahre 2006 vorgesehen, nördlich von Immenstaad erfolgt.

Zur Lösung dieses in der sogenannten Zwischenstufe auftretenden bzw. sich verschärfenden Problems hat der Gutachter des Vorhabensträgers verschiedene Lösungsmöglichkeiten untersucht. Dazu gehören die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes, den Ausbau der bestehenden Kreuzung sowie die Lösung mittels Signaltechnik.

Eine Ausbaulösung des Knotenpunkts empfiehlt der Gutachter nicht, da er bei einer solchen Lösung Sicherheitsdefizite prognostiziert. Den Aus- bzw. Umbau des Knotenpunktes zu einem Kreisverkehr empfiehlt er nur bei 2-streifiger Verkehrsführung pro Richtung im Zuge der B 31 wie auch im Kreisverkehr selbst. Damit wäre ein relativ hoher baulicher und finanzieller zusätzlicher Aufwand verbunden, da langfristig geplant ist, entsprechend der vom Bund bestimmten Linie, die B 31 neu nördlich der jetzigen Umfahrung Immenstaad verlaufen zu lassen.

Nach Fertigstellung des Folgeabschnitts in Richtung Meersburg ist mit einer deutlichen Entlastung des sogenannten Dornierknotens zu rechnen. Der Gutachter prognostiziert in diesem Fall noch ca. 20.000 Kfz/24h am Knotenpunkt. Ein 2-streifiger Kreisverkehrsplatz wäre dann deutlich überdimensioniert.

Deshalb hat die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabensträger zur Bewältigung der Verkehrsprobleme am Dornierknoten nicht den Aus- bzw. Umbau zu einem Kreisverkehrsplatz, sondern die Einrichtung einer Signalanlage aufgegeben, die deutlich weniger finanzielle Ressourcen in Anspruch nimmt als eine Ausbaulösung mit ca. 1,4 Mio. Euro (vgl. Auflage A.V. Verkehr und Verkehrssicherheit Nr.1). Aufgrund des Gutachtens von Modus Consult Ulm GmbH ist nämlich davon auszugehen, dass durch die Einrichtung eines Lückenampelsystems, mit dem der Verkehrsfluss im Zuge der B 31 kurzzeitig angehalten werden kann, um damit das nachgeordnete Einmünden bzw. Überqueren zu erleichtern, eine funktionsfähige Verkehrsabwicklung zu gewährleisten ist. Zwar werden auch bei dieser Lösung in den Verkehrsspitzen Rückstauungen nicht völlig zu vermeiden sein, jedoch wird an Normalwerktagen eine zufriedenstellende bis ausreichende Verkehrsqualität für die B 31 sichergestellt werden können. Die nachgeordneten Zuläufe im Bereich des Dornierknotens (Querverkehr und Linkseinbieger) können durch diese Lösung mittels Signaltechnik im Bereich der Kapazitätsgrenze gehalten werden. Neben der Einrichtung eines solchen Lückenampelsystems hat die Planfeststellungsbehörde in diesem Beschluss verfügt, dass im Einmündungsbereich die L 207 aufzuweiten ist und Einfädelstreifen für den rechtseinbiegenden Verkehr angelegt werden müssen. Laut Gutachten der Modus Consult Ulm GmbH können dadurch weitere Verbesserungen des Verkehrsflusses erzielt werden.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass mit dieser Lösung keine optimale Verkehrsabwicklung im Bereich des Dornierknotens gewährleistet werden kann. Angesichts der Übergangszeit, der diese Lösung dient und den um ca. 1,0 Mio. Euro wesentlich höheren Kosten einer Lösung mittels Kreisverkehr, ist die Installation einer Lückenampel für eine Übergangszeit eine verhältnismäßige Lösung, die eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Dornierknotens gewährleistet. In Spitzenzeiten müssen Rückstaus sowohl auf der B 31 neu in Richtung Friedrichshafen als auch auf der B 31 alt vor der Einmündung beim Grenzhof bis zur Verwirklichung der B 31 neu Richtung Meersburg hingenommen werden.

Zur Leistungsfähigkeit des vorhandenen Querschnitts der B 31 alt (Ortsumfahrung Immenstaad), die vom Bevollmächtigten der Gemeinde Immenstaad während des Zwischenzustandes für nicht ausreichend angesehen wird, haben die Untersuchungen der Straßenbauverwaltung folgendes ergeben:

Im Jahre 2020 kommt es im Zwischenzustand auf der B 31 im Zuge der bestehenden Umfahrung Immenstaad zu einer Verkehrsbelastung von 22.800 Kfz/24h. Dies bedeutet in der Spitzenstunde 2.280 KFZ (0,1 x DTV). Nach RAS-Q 96, Bild A-8a, Seite 35 kann ein 2-streifiger Landstraßenquerschnitt bei 8 % Lkw-Anteil, Steigungsklasse 1, Kurvigkeit 0-75 gon/km diese Verkehrsstärke bei einer mittleren PKW-Geschwindigkeit von ca. 50 km/h abführen. Dies bedeutet, dass westlich des Dornierknotens die bestehende B 31 die Verkehrsmenge der Spitzenstunde im Zwischenzustand mit einer mittleren Pkw-Geschwindigkeit von ca. 50 km/h abwickeln kann. Da im Ortskernbereich nur eine weit geringere mittlere Geschwindigkeit erreicht werden kann, ist mit einer Verkehrsverdrängung nicht zu rechnen.

Östlich des Dornierknotens bis zur Anschlussstelle Fischbach wird die mittlere Pkw-Geschwindigkeit im Zwischenzustand auf unter 50 km/h in der Spitzenstunde absinken. Diese Problematik wäre bereits im Prognose-Nullfall vorhanden, wird aber im Zwischenzustand weiter verschärft. Hierbei ist zu beachten, dass zwischen der Einmündung Immenstaad-Ost und über den „Dornierknoten“ hinaus die zulässige Geschwindigkeit auf der bestehenden B 31 bereits heute auf 60 km/h, im weiteren Verlauf Richtung Osten bis zur Querung der Bahnlinie („Dorniergleis“) auf 80 km/h begrenzt ist.

Die Planfeststellungsbehörde geht bei dieser Sachlage davon aus, dass der vorhandene zweistreifige Querschnitt der B 31 alt ausreicht, um während des Zwischenzustandes bis zur Fertigstellung des vorgesehenen weiteren Abschnitts Richtung Meersburg,

den zusätzlichen durch den Bau des Abschnitts II B prognostizierten Verkehr so aufzunehmen, dass eine zufriedenstellende Verkehrsqualität gewährleistet ist. Die Kapazität des vorhandenen 2-streifigen Querschnittes wird ausreichend sein. Allerdings wird die mittlere PKW-Geschwindigkeit in der Spitzenstunde abnehmen. Für den Zwischenzustand kann dies indes hingenommen werden. Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Notwendigkeit für eine Querschnittserweiterung der bestehenden B 31.

Zur Leistungsfähigkeit des Knotens Immenstaad-Ost während des Zwischenzustandes, die von der Gemeinde Immenstaad ebenfalls angezweifelt wird, konnte folgendes festgestellt werden:

Die Anbindung Immenstaad-Ost (Einmündung der K 7745 in die B 31) ist nach der Untersuchung „Leistungsfähigkeit Knotenpunkt B 31/L 207/EADS (Dornierknoten)“ des Ingenieurbüros Modus Consult Ulm GmbH vom 27.09.2006 um ca. 5.000 Kfz/24h geringer belastet als der „Dornierknoten“.

Entscheidend für die Leistungsfähigkeit eines Knotenpunktes sind die kreuzenden sowie die linkseinbiegenden Fahrzeugströme. Da an dieser Einmündung beide Fahrbeziehungen nicht auftreten, die Geschwindigkeit auf der B 31 auf 60 km/h begrenzt ist und die Verkehrszunahme in der Zwischenstufe gegenüber dem Prognosenullfall pro Fahrtrichtung in der Spitzenstunde auf der B 31 lediglich 60 Kfz, auf der K 7745 nur 5 Kfz beträgt, ist von der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes auch im Zwischenzustand auszugehen.

Die vom Bevollmächtigten der Gemeinde Immenstaad vorgetragene mittelbaren Auswirkungen des jetzigen Planfeststellungsabschnitts hat der Vorhabensträger in ausreichendem Umfang untersucht. Zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen, die im Gemeindegebiet vor allem entlang der bestehenden B 31 auftreten, wurden ermittelt. Lärmschutzmaßnahmen, die infolge der Zunahme des Verkehrs in der sogenannten Zwischenstufe im Gemeindegebiet von Immenstaad erforderlich werden, sind Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses (vgl. B VIII 3.).

Die vorgenommene Abschnittsbildung ist zurecht erfolgt. Der Bauabschnitt II B ist als Teil des Planungsfalls 7.5 vorgesehen, der nach Westen in weiteren Abschnitten bis nach Überlingen fortgesetzt werden soll. Die Einbeziehung von Teilen der Gemarkung Immenstaad, wie vom Bevollmächtigten der Gemeinde gefordert, war zum jetzigen Zeitpunkt nicht erforderlich.

Abschnittsbildungen bei großräumigen Vorhaben sind schon aufgrund der begrenzten finanziellen und planerischen Ressourcen erforderlich und auch rechtlich zulässig. Voraussetzung ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, dass der jeweilige planfestgestellte Teilabschnitt eine selbstständige Verkehrsfunktion besitzt und der weiteren Verwirklichung des Vorhabens keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen. Verkehrswirksamkeit gewinnt das Abschnittsende am Grenzhof an der Gemarkungsgrenze zwischen Friedrichshafen und Immenstaad durch die Verknüpfung mit der jetzigen B 31. Auf diese Weise ist sichergestellt, dass für den Fall, dass die Weiterführung des Planungsfelds 7.5 Richtung Überlingen trotz des im Jahre 2006 linienbestimmten Korridors scheitert, kein Planungstorso übrigbleibt (vgl. z.B. BVerwG, Urteil vom 24.09.2004 - Az.: 9A34/03- juris RdNr. 21). Gegebenenfalls müssten in diesem Fall aufgrund der zusätzlich aufzunehmenden Verkehrsmengen, Ausbaumaßnahmen entlang der B 31 alt vorgenommen werden, die aber grundsätzlich möglich sind.

Entgegen der Auffassung der Gemeinde Immenstaad entsteht durch die Abschnittsbildung beim Grenzhof auch kein Zwangspunkt, der es erfordern würde, bereits im jetzigen Verfahren die Auswirkungen des Folgeabschnitts auf Rechtsgüter Dritter zu prüfen. Ein Zwangspunkt wird nur dann geschaffen, wenn im Folgeabschnitt nur eine ganz bestimmte Trassenführung in Betracht kommt, die „wirklich“ zwangsläufig ist (Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 24.05.1996 -Az.: 4A16/95). Das ist nicht bereits dann der Fall, wenn eine andere Trassenführung im späteren Abschnitt lediglich unvernünftig wäre. Ein Zwangspunkt ist z.B. dann anzunehmen, wenn insbesondere topographische oder technische Gegebenheiten durch Festlegungen im vorangegangenen Planungsabschnitt unausweichlich nur eine mögliche Fortführung zulassen.

So liegt der Fall vorliegend nicht.

Zwar wird von der Straßenbauverwaltung, wie der im Jahre 2006 linienbestimmte Korridor beweist, in der Fortführung nach Westen der Planungsfall 7.5, der im Raumordnungsverfahren untersucht wurde, favorisiert. Durchaus sind jedoch aber auch andere Lösungen denkbar (zu Wirkungen einer Linienbestimmung bei Abschnittsbildungen vgl. auch VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 07.04.2000 -Az.: 8S2083/99- juris RdNr. 19). So wurde im Raumordnungsverfahren auch der Ausbau der bestehenden B 31 (Variante 0.1) sowie eine Variante 9.3 untersucht. Auch im Rahmen des linienbestimmten Korridors Richtung Meersburg sind verschiedene Varianten denkbar. Eine Zwangsläufigkeit im aufgezeigten Sinne ist somit nicht gegeben. Daher waren im jetzigen Planfeststellungsverfahren die Auswirkungen der Variante 7.5 weder auf Dritte noch auf öffentliche Belange zu prüfen. Dies muss dem Planfeststellungsverfahren für den kommenden Abschnitt überlassen bleiben, zumal insbesondere für die favorisierte Variante 7.5 mehrere kleinräumige Alternativen denkbar sind. So hat der Landschaftsplaner der

Straßenbauverwaltung im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens verschiedene modifizierte Lösungen, die sich alle im Korridor der bestimmten Linie befinden, untersucht. Optimierungen können erfolgen durch weitgehende Absenkung der Gradienten, randliche Verwallungen und Geländemodellierungen (Lärmschutz, Sichtschutz), Landschaftsbrücken zur Minderung der Trenneffekte zwischen der vorgelagerten Ruhbühl-Siedlung der Gemeinde Immenstaad und dem weiter nördlich liegenden Sport- bzw. Freizeitgelände. Entsprechend dem Prüfauftrag aus dem Raumordnungsverfahren ist auch beispielsweise eine Variante 7.5 A denkbar, die nördlich des Sport-/Freizeitgeländes der Gemeinde Immenstaad verläuft. All diese Feintrassierungen müssen in einem Planfeststellungsverfahren auch hinsichtlich der Auswirkungen auf die Belange der Gemeinde Immenstaad bzw. Belange Dritter untersucht werden und können nicht Gegenstand des jetzigen Verfahrens sein, zumal die genaue Trassierung nicht bekannt ist. Inwieweit durch die Variante 7.5 in ihren möglichen Feintrassierungen Belange der Gemeinde Immenstaad verletzt sein sollen, erschließt sich der Planfeststellungsbehörde nicht. Hinreichend konkretisierte Planungsabsichten der Gemeinde Immenstaad sind nicht bekannt und wurden im Planfeststellungsverfahren auch nicht vorgebracht. Die Ruhbühl-Siedlung wird von einer möglichen Trassierung nicht betroffen. Auch die Immissionsbelastung dieser Wohnbereiche wird in einem Planfeststellungsverfahren für eine Variante 7.5 zu bewältigen sein (z.B. durch aktiven Lärmschutz bzw. Absenkung der Gradienten), zumal die linienfestgestellte Trasse im Minimum mehrere 100 m von diesem Wohngebiet entfernt verläuft.

8.2. Einwendungen der Stadt Friedrichshafen

Die von der Stadt vorgebrachten Einwendungen und Anregungen, welche sich auf die öffentlichen Belange Natur und Landschaft sowie Wasserwirtschaft beziehen, werden in den entsprechenden Abschnitten dieses Planfeststellungsbeschlusses berücksichtigt bzw. abgehandelt.

Im übrigen ergab die Prüfung der Einwendungen und Anregungen Folgendes:

- a) Die am westlichen Bauende an der Anschlussstelle Fischbach-West vorgesehene Lichtsignalregelung kann nicht, wie gefordert, durch einen Kreisverkehrsplatz ersetzt werden. Nach der vom Büro Modus Consult Ulm GmbH durchgeführten Leistungsfähigkeitsberechnung beträgt die Knotenpunktbelastung rund 33.200 Kfz./24h. Bei dieser Belastung ist eine Kreisverkehrsanlage nicht leistungsfähig.

- b) Die geforderte Kreisverkehrslösung zur Verknüpfung der L 328 b mit der B 31 an der Anschlussstelle Kluffern/Spaltenstein hat der Vorhabensträger nicht zum Gegenstand seiner Planung gemacht. Die hier ebenfalls vom Büro Modus Consult Ulm GmbH durchgeführte Leistungsfähigkeitsberechnung zeigt, dass bei den vorhandenen Knotenpunktbelastungen Zusatzspuren (Bypässe) mit einer erhöhten Flächeninanspruchnahme erforderlich wären. Die vorgesehene Lichtzeichenregelung wird den dort auftretenden Verkehr problemlos bewältigen. Die Straßenbauverwaltung hat deshalb an der vorgesehenen Lösung (Lichtzeichenregelung) festgehalten. Dies ist sachgerecht.
- c) Zum Anschluss der L 328 b an die B 31 neu an der Anschlussstelle Schnetzenhausen ist nunmehr entsprechend den Forderungen der Stadt Friedrichshafen ein leistungsfähiger Kreisverkehrsplatz vorgesehen, der Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses ist.
- d) Der Forderung nach einer Funkverbindung für Polizei, Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge im Tunnel Waggerhausen kommt der Vorhabensträger nach. Er ist hierzu ohnehin aufgrund der Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT) verpflichtet (vgl. die Zusage A. IV 7. a).
- e) Für die Bereiche Fischbach, Riedern, Rupberg, Sparbruck/Heiseloch wird von der Stadt Friedrichshafen die Erhöhung der dort entlang der B 31 neu vorgesehenen Lärmschutzwälle und -wände gefordert. Der Vorhabensträger hat dem insoweit entsprochen, als der bei der Anschlussstelle Schnetzenhausen vorgesehene Lärmschutzwall maximal um 2,75 m auf 6,25 m erhöht wurde. Im übrigen kam er der Forderung der Stadt Friedrichshafen nicht nach, da in den genannten Bereichen die nach der 16. BImSchV maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nicht überschritten sind.
- f) Eine gutachterliche Überprüfung der mit den vorgesehenen Dämmen und Wällen einhergehenden Kaltluftproblematik hat durch den Gutachter Professor Dr. Weller stattgefunden. Auf die Ausführungen im Abschnitt Landwirtschaft wird verwiesen.
- g) Für eine absorbierende Ausführung der vorgesehenen Stützwand im Bereich des Hermannsbergs wird keine Notwendigkeit gesehen, da dort durch die Erhöhung der vorgesehenen Wälle die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten sind. Der Vorhabensträger wird die Stützwand aus optischen Gründen zur Eingliederung in das Landschaftsbild als bepflanzte Raumgitterwand ausführen.

- h) Die Eingrünung aller aktiven Lärmschutzanlagen ist vorgesehen.
- i) Das begleitende Wegenetz wurde, wie von der Stadt gefordert, teilweise modifiziert. Die Änderungen sind Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses.
- j) Der Forderung nach Verbreiterung der im Bereich des Buchschaches vorgesehenen Grünbrücke wurde Rechnung getragen. Diese wurde auf 50 m Breite vergrößert. Soweit ebenfalls die Errichtung einer Grünbrücke im Bereich des Wäldchens westlich von Hof Hofen gefordert wurde, kann die Notwendigkeit einer solchen Grünbrücke fachlich nicht begründet werden. Das Waldgebiet wird bereits durch das bestehende Dornierbahngleis durchschnitten. Die B 31 neu liegt parallel zum Bahngleis. Der Bau einer Grünbrücke würde im vergleichsweise kleinen Wäldchen weitere Lebensraumverluste nach sich ziehen. Auch ergeben sich in der Raumschaft keine weiteren Möglichkeiten eines Biotopverbundes, da südlich des Wäldchens der Siedlungsbereich von Fischbach angrenzt und die weitere Umgebung überwiegend von Intensivobstanlagen eingenommen wird. Es liegen auch keine Nachweise für Arten vor, die speziell von einer Grünbrücke profitieren würden. Auch im Hinblick auf die Erholungsnutzung kann eine Grünbrücke nicht begründet werden, da dem Wäldchen eine ausreichende Erschließung fehlt. Die vorrangig der Erholungsfunktion dienenden Wegebeziehungen werden nach dem Bau der B 31 neu aber aufrechterhalten. Die artenschutzrechtlich relevante Vernetzungsfunktion dieses Bereichs hat die Planfeststellungsbehörde gleichwohl erkannt und entsprechende Maßnahmen getroffen (vgl. dazu die Nebenbestimmung A. V. 7. 1.).
- k) Die Stadt Friedrichshafen hat gefordert, bei den geplanten Lärmschutzeinrichtungen Solarzäune und Solarkollektoren zu installieren. Solchen Maßnahmen stimmt die Straßenbauverwaltung zu, wenn die Mehrkosten und der Betrieb über eine Investorenlösung getragen werden können. Solche Anlagen sind jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses.
- l) Für den Fall, dass die Stadt Friedrichshafen sämtliche Mehrkosten für den Bau, den Betrieb und die Ablösung einer Verlängerung des Waggershauser Tunnels um 100 m übernimmt, wird die Straßenbauverwaltung, vorbehaltlich der Zustimmung des Bundes, hierfür ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren beantragen (vgl. A. IV. 7. I.).

m) Im Rahmen der baureifen Entwurfsbearbeitung hat der Vorhabensträger beim Landratsamt Bodenseekreis bzw. bei der Stadt Friedrichshafen Altlast-Verdachtsflächen zu ermitteln und mit den zuständigen Behörden erforderliche Maßnahmen abzusprechen. Dasselbe gilt für Kampfmittel-Verdachtsflächen. Diese sind beim Kampfmittelbeseitigungsdienst des Regierungspräsidiums Stuttgart zu ermitteln (vgl. A. IV. 7. c. sowie A. V. 8. 2.).

X. Private Belange bzw. Einwendungen

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

1. Eigentum und Pacht

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

Im vorliegenden Fall kann auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken in dem nach dem festzustellenden Plan vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Die Inanspruchnahme privaten Grundeigentums wurde dabei so gering wie möglich gehalten, z.B. durch die Wahl eines geringen Straßenquerschnitts.

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

den Rechtsverlust zu entscheiden. Dasselbe gilt auch für die Fragen, ob sonstige Vermögensnachteile zu entschädigen sind, ob die Entschädigung in Geld oder in geeignetem Ersatzland (Tauschgrundstücke) festzusetzen ist oder ob der Eigentümer bei Teilinanspruchnahme die Ausdehnung auf das Restgrundstück bzw. die Restgrundstücke verlangen kann. Diesbezügliche Zusagen der Straßenbauverwaltung sind ausdrücklich aufgeführt.

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

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

Auch Pächter landwirtschaftlicher Nutzflächen sind von dem Vorhaben betroffen. Ihnen steht ein Einwendungsrecht zu und Ihre Belange müssen in der Abwägung berücksichtigt werden. Auch Pächter sind unter Berücksichtigung der bestehenden Pachtverträge grundsätzlich für den Verlust ihres Pachtrechtes und ggf. auch für den fehlenden Deckungsbeitrag aus den Pachtflächen zu entschädigen. Kann hierüber keine Einigung erzielt werden, wird auch diese Entschädigung im Enteignungsverfahren geregelt.

2. Wertminderung

Viele Einwander befürchten eine Wertminderung ihrer Immobilie durch Verlärmung und Schadstoffbelastung.

Eigentümer von Grundstücken müssen damit rechnen, dass in der Nähe zu ihren Grundstücken öffentliche Verkehrswege projektiert werden. Ein Vertrauensschutz diesbezüglich wird ihnen nicht eingeräumt (vgl. BVerwG, Urt. v. 24.5.1996, 4 A 39/95), zumal der Bereich der künftigen B 31 BA II B bereits heute durch Siedlungen, Verkehrswege sowie Intensivlandwirtschaft vorbelastet ist.

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

nes Grundstücks, ggf. mit zugehöriger Immobilie, wird nicht nur durch seine Lage, sondern von einer Vielzahl unterschiedlicher Faktoren bestimmt, so dass eine Wertminderung nicht ausschließlich kausal durch den Straßenbau verursacht wird. So ist es z.B. auch denkbar, dass sich eine bessere Erschließung der Raumschaft wertsteigernd auswirken kann.

Für sämtliche Grundstücke bzw. Gebäude werden zudem die gesetzlichen Grenzwerte für Lärm- und Schadstoffbelastungen eingehalten bzw. hat der Planfeststellungsbeschluss entsprechend Vorsorge getroffen (Zuerkennung von Ansprüchen auf passiven Lärmschutz). Dies gilt sowohl für die direkten Auswirkungen der B 31 BA II B als auch für deren mittelbare Auswirkungen.

3. Grundstücksbezogene Einwendungen von Eigentümern und Pächtern (mit Hinweis zum Datenschutz)

In der offengelegten Fassung des Planfeststellungsbeschlusses sind aus Gründen des Datenschutzes die Namen und Adressen der Einwender durch Vergabe einer "Einwendernummer" anonymisiert. Diese Einwender erhalten "Ihre Einwendernummer" bei der Stadt Friedrichshafen, bei der Gemeinde Immenstaad sowie beim Regierungspräsidium Tübingen.

3.1. EWNr. 01

--

Infolge erheblicher Verkehrsbelastungen durch die neue B 31 befürchten die Einwender Schadstoffeintrag in ihre Obstbaumkulturen und in der Folge Beeinträchtigung des Pflanzenwachstums und Einbußen bei der Verwertung des von ihnen erzeugten Obstes wegen „toxischer Beeinträchtigung“.

Mit einem „erheblichen Schadstoffeintrag“ in die Obstbaumkulturen der Einwender ist nicht zu rechnen. Der Abstand der Kulturflächen zur geplanten B 31 wird mindestens 30 m betragen. Es ist Stand der Wissenschaft, dass landwirtschaftliche Erzeugnisse, die in größerer Entfernung als etwa 10 m von einer viel befahrenen Straße angebaut werden, keinen erhöhten Schadstoffbelastungen ausgesetzt sind. Dies ergibt sich aus entsprechenden Untersuchungen an stark befahrenen Straßen. Aus diesem Grund besteht

auch keine Notwendigkeit, wie gefordert, ein förmliches Beweissicherungsverfahren hinsichtlich des Emissionsstatus der angrenzenden Kulturflächen durchzuführen.

Da von den Fahrbahnoberflächen abfließendes Wasser bereits im Bereich der Bankette, Mulden und Böschungen oder der straßenbegleitenden Nebenflächen zur Versickerung gebracht oder aber nach dem Stand der Technik über Regenklär- und Rückhaltebecken in Vorfluter eingeleitet wird, ist auszuschließen, dass in Kulturflächen wassergebundene Schadstoffe eingetragen werden.

Ferner wenden sich die Einwender gegen unzumutbaren Verkehrslärm bei der Arbeit in ihren Obstkulturflächen.

Der Vorhabensträger hat bei Bau-km 6 +120 eine Einzelpunktberechnung im Abstand von 30 m, 40 m, 50 m und 100 m von der Fahrbahnachse durchgeführt. Danach betragen die maximal auftretenden Lärmimmissionen bei einem Abstand von 30 m 76,1 dB (A) am Tag. Nach der Arbeitsstättenverordnung sind bis zu 85 dB (A) während einer 8-stündigen Arbeitsschicht zulässig. Der auftretende Straßenverkehrslärm erreicht damit nur etwas mehr als die Hälfte des zulässigen Grenzwertes.

Dem befürchteten Rückgang der notwendigen Bestäubung der Obstbaumkulturen durch Bienen hat der Vorhabensträger dadurch entgegenzuwirken, dass er durch extensive und artenreiche Ansaat des Straßenbegleitgrüns Nahrungsquellen für Wildinsekten und somit die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Blütenbestäubung schafft. Zu dieser Maßnahme wird er durch Auflage (vgl. A.V. Landwirtschaft Nr.3) verpflichtet. Sie war aufgrund der Einschätzung der Landwirtschaftsverwaltung, durch die Straßenbaumaßnahme seien eventuell auftretende Behinderungen des Insektenzufluges nicht gänzlich auszuschließen, erforderlich. Die Fachbehörde geht davon aus, dass es bei Beachtung der verfügten Auflage weiterhin zu erfolgreichen Blütenbestäubungen kommen wird.

Soweit es durch die B 31 neu im Abschnitt zwischen Immenstaad und Waggershausen zu einer Unterbrechung landwirtschaftlicher Wegesysteme kommt, wird durch den Neubau von Wegen und Kreuzungsbauwerken Ersatz geschaffen. Das Wegenetz wurde in Absprache mit der Landwirtschaft und der Stadt Friedrichshafen geplant. Teilweise sich ergebende Mehrwege halten sich bei den Einwendern, wie auch bei allen anderen betroffenen Landwirten noch im zumutbarem Rahmen. Jederzeit ist die Erreichbarkeit aller landwirtschaftlich genutzten Flächen insbesondere auch von Restflächen gewährleistet. Der Ausbaustandard und die Befestigung der Wege hat nach den einschlägigen Richtlinien (RLW 1999) entsprechend der Auflage A.V. Landwirtschaft Nr. 4 zu erfolgen.

Die auf den Grundstücken der Einwender vorgesehene Zwischenlagerung von Boden hat so zu erfolgen, dass dadurch die angrenzenden Obstbaumkulturen nicht - auch nicht im Wurzelbereich - geschädigt werden. Sollte dies nicht möglich sein, hat der Vorhabensträger die Zwischenlagerung entsprechend der unter A.V. Landwirtschaft Nr. 5 verfügbaren Auflage zu unterlassen. Unkrautsameneintrag auf den Kulturflächen der Einwender ist dadurch zu begegnen, dass die Humusablagerungen einzusäen sind, um dadurch der Etablierung von Unkrautpflanzen entgegenzuwirken (vgl. A. V. Landwirtschaft Nr.6) Soweit Drainagen durch Baumaßnahmen oder Zwischenlagerungen beschädigt werden, muss der Vorhabensträger diese wiederherstellen (vgl. A. IV. 2.a.). Die Einhaltung „nachbarrechtlicher Abstandsvorschriften“ sowie die Vermeidung von Schattenwurf infolge Bepflanzungen in Dammlage hat der Vorhabensträger zugesagt (vgl. A. IV. 1. o.).

Um einer Übertragung von Pflanzenkrankheiten entgegenzuwirken, ist bei der Bepflanzung zu beachten, dass keine Wirtspflanzen für schädliche Erreger (z.B. Feuerbrand), aber auch keine obstbaumkulturverwandten Pflanzen verwendet werden (vgl. die Nebenbestimmung unter A. V. 3. 7.) Dies gilt insbesondere auch bei der Bepflanzung der straßenbegleitenden Dämme und Wälle.

Für die geforderte Schadnagerbekämpfung in Bereichen von Böschungs- und Dammlagen besteht für die Planfeststellungsbehörde kein Anlass. Zwar bietet eine begrünte Böschungs- bzw. Dammlage gute Ansiedlungsmöglichkeiten für Schadnager. Jedoch werden diese Flächen erfahrungsgemäß von natürlichen Schadnagerfeinden keineswegs gemieden. Dies zeigen die entsprechenden Verluste im Bereich von Bundesfernstraßen.

Bei Straßeneinschnitten ist auf benachbarten Grundstücken nicht mit einem Absinken des Grundwasserstandes und damit einer Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Nutzungen zu rechnen.

Der Vorhabensträger hat Baugrunduntersuchungen durchführen lassen. Das darauf basierende Baugrundgutachten kommt zum Ergebnis, dass an keiner Stelle im Verlauf der Trasse mit einer Grundwassersenkung zu rechnen ist. Gleichwohl wird dem Vorhabensträger aufgegeben, vor Beginn der Bauausführung durch einen Sachverständigen prüfen zu lassen, ob in Einschnittbereichen für die an die Trasse angrenzenden Grundstücke Beweissicherungsverfahren durchzuführen sind (vgl. Auflage A.V. Wasserwirtschaft Nr.1).

Nicht zu vermeiden ist eine Störung des bisherigen Oberflächenwasserabflusses, wenn die Trasse in Dammlage verläuft. Hinzu tritt nicht vollständig versickertes Oberflächenwasser aus dem Fahrbahnbereich und den angrenzenden Böschungsfächen. Entsprechend dem Stand der Technik werden deshalb am Dammfuß jeweils Entwässerungseinrichtungen vorzugsweise als Grasmulden geplant, die anfallendes Oberflächenwasser dem Vorfluter zuführen. Auswirkungen auf Nachbargrundstücke werden dadurch sicher vermieden.

Der Vorhabensträger hat nicht übersehen, dass dort, wo Dämme erforderlich werden, es in talaufwärts angrenzenden Bereichen zu einem Stau der langsam talabwärts ziehenden Kaltluftmassen und als dessen Folge zu einer weiteren Temperaturabsenkung innerhalb des Staubereichs kommen kann. Es wurde deshalb ein standortkundliches Gutachten über die voraussichtliche Veränderung der Kaltluftgefährdung durch Dammbauten im Bereich der geplanten B 31 BA II B bei Professor Dr. Friedrich Weller in Auftrag gegeben. Dieser hat die betroffenen Grundstücke wegen der zu erwartenden Veränderungen des Klimas untersucht und, sofern Auswirkungen der Dämme auf die Erntemengen, die Qualität und die Gelderlöse zu erwarten sind, die jeweiligen Entschädigungsansprüche festgestellt. Überwiegend sind die zu erwartenden Ertragseinbußen aufgrund der voraussichtlichen Kaltluftgefährdungen infolge der erforderlichen Dämme auf Dauer betrachtet in den meisten Fällen gering. Keineswegs führen die entstehenden „Kaltluftseen“ zu einer Existenzgefährdung der betroffenen Landwirte. Auch ohne Berücksichtigung betroffener Landwirte zu zahlenden Entschädigungen sind die durchschnittlichen jährlichen Ertragsbußen zu gering, um existenzbedrohend zu wirken. Dies hat eine Beurteilung des Gutachters der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben ergeben. Deshalb überwiegt das mit dem Vorhaben verfolgte öffentliche Interesse, die Verkehrssituation im Bodenseeraum grundlegend neu zu ordnen, um dadurch stark betroffene Ortsteile von Friedrichshafen nachhaltig zu entlasten, das Interesse der betroffenen Landwirte von der Maßnahme verschont zu bleiben, zumal die betroffenen Grundstückseigentümer entschädigt werden (vgl. A. III. Nr. 2).

Die geplante Erschließungsstraße für das Flurstück Nr. 213 hat der Vorhabensträger auf Anregung der Einwender auf die Ostseite der Grundstücke Flst. Nr. 212 und 211 verlegt. Dadurch wurde eine Verbesserung der Gesamterschließungssituation in diesem Bereich erreicht.

Der Vorhabensträger hat zugesagt, soweit erforderlich, vorhandene Umzäunungen zu versetzen oder zu erneuern (vgl. die Zusage unter A. IV. 1. n.)

3.2. EWNr. 02

Der Einwender hat im Verfahren die maßnahmebedingte Existenzgefährdung seines 37 ha großen Betriebs geltend gemacht. Neben Obstbau betreibt er in geringem Umfang auch Ackerbau sowie eine Pferdepenstierhaltung mit sechs Pferden (so die Mitteilung des Sachverständigen der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben vom 16.09.2007). Daneben besitzt der betroffene Landwirt auch Wald.

Nach den Feststellungen des Gutachters der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben wird der Einwender durch das geplante Straßenbauvorhaben stark betroffen. Er verliert über 4 ha der von ihm genutzten land- und forstwirtschaftlichen Nutzfläche. Der Gutachter geht jedoch davon aus, dass dieser Flächenverlust nicht Auslöser einer Existenzgefährdung ist. Dies hat seinen Grund darin, dass der Einwender bereits zum jetzigen Zeitpunkt die Hälfte seiner Eigentumsflächen (ca. 18 ha) verpachtet hat und es ihm deshalb grundsätzlich möglich ist, wieder entsprechende Flächen in die Eigenbewirtschaftung zu nehmen, um damit den durch die Straßenbaumaßnahme ausgelösten Flächenverlust wieder auszugleichen.

Zu einem anderen Ergebnis führt auch nicht das Klimagutachten des Prof. Dr. Weller welches die Flurstücke Nr. 167/2 und 189/1, Gemarkung Friedrichshafen, maßnahmebedingt als kaltluftgefährdet einstuft. Dadurch kommt es zu Ertragseinbußen, die aber zu gering sind, um existenzbedrohend zu wirken. Für diese erwarteten Mindererträge hat der Landwirt Anspruch auf Entschädigung (vgl. A. III. 2).

Gleichwohl hat die Stadt Friedrichshafen im Auftrag der Straßenbauverwaltung dem Einwender zur Abmilderung der Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf seinen Betrieb geeignete Ersatzflächen angeboten.

Es handelt sich dabei um Teilflächen der Flurstücke Nr. 308 (überwiegend Grünland) und Nr. 314 (obstbaufähige Fläche), Gemarkung Friedrichshafen, Flur Kluftern.

Einschränkungen hinsichtlich der Pferdepenstierhaltung sieht die Planfeststellungsbehörde nicht. Ausrittmöglichkeiten der Einsteller bestehen nach wie vor. Das bisherige Wegenetz im Umfeld der Hofstelle des Einwenders wird nicht derart zerschnitten, dass solche nicht mehr möglich sind. Auch die Lärmbelastung im Umfeld der Hofstelle wird nicht derart hoch sein, dass dadurch Ausrittmöglichkeiten der Kunden des Landwirts völlig unattraktiv werden. Wie die Lärmberechnungen der Straßenbauverwaltung erga-

ben, werden die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte (Mischgebietswert) nach der 16. BImSchV eingehalten (vgl. hierzu unter B. VIII. 3.)

Der Landwirt kann nach wie vor zu den von ihm bewirtschafteten Flächen ohne unzumutbare Umwege gelangen und wird in deren Bewirtschaftung deshalb nicht über ein hinzunehmendes Maß eingeschränkt. Allerdings muss er hierzu in Zukunft auch öffentliche Straßen bzw. Wege nutzen und kann nicht wie seither, alle Flächen direkt über eigene Grundstücke erreichen. Dies ist jedoch von ihm hinzunehmen. Ob er hierfür wegen Mehraufwendungen Entschädigung zu erhalten hat, muss im Rahmen der sich an die Planfeststellung anschließenden Entschädigungsverfahren geprüft werden. Die Waldflächen auf den Flst. Nr. 173/1 und 173, Gemarkung Friedrichshafen, Flur Kluffern, werden in Zukunft durch in der Planung vorgesehene neue Wege erschlossen. Die befürchteten Waldschäden können nicht erkannt werden, zumal der besonders durch Windwurf gefährdete Westtrauf der Waldstücke erhalten bleibt, eine Restfläche in den Waldverband einbezogen und ein neuer Waldrand mit stufigem Aufbau aus vorgelagertem Saum- und Strauchmantel geschaffen wird.

Die Straßenbauverwaltung hat zugesagt (vgl. die Zusage unter A. IV. 1.a.), Restflächen der Flurstücke Nr. 167/2 und 167/5 zu übernehmen, sofern eine Überprüfung ergibt, dass diese nicht mehr wirtschaftlich nutzbar sind.

Der Einwender sieht keine Notwendigkeit das Flurstück Nr. 540, Gemarkung Friedrichshafen, wie vorgesehen, für Ausgleichsmaßnahmen in Anspruch zu nehmen.

Dem Anliegen des Einwenders wurde entsprochen. Das Ausgleichskonzept wurde so geändert, dass das Flurstück nicht mehr betroffen ist.

Dem Einwender wurde ein Ersatzlandangebot auch für die benötigten Flurstücke Nr. 165/3 und Nr. 179 gemacht. Soweit im Grunderwerbsplan als betroffenes Grundstück das Flurstück Nr. 185/2 eingetragen ist, ist dies fehlerhaft, betroffen ist das Flurstück Nr. 165/2, Gemarkung Friedrichshafen, Flur Kluffern, des Einwenders.

Es wird gefordert, das auf dem Flurstück Nr. 163 geplante Regenrückhaltebecken „deutlich“ in Richtung des vorgesehenen Bauwerks 27 zu verschieben, um dadurch die Flächeninanspruchnahme zu reduzieren. Dies wurde vom Vorhabensträger geprüft. Es gelingt jedoch deshalb nicht, weil sonst eine wegemäßige Erschließung zumindest für schwere Fahrzeuge nicht mehr möglich ist.

Der geforderte Wiederanschluss vorhandener Drainagen wurde vom Vorhabensträger zugesichert (vgl. die Zusage unter A. IV. 2. b.).

Restflächen des in Anspruch genommenen Flurstücks Nr. 163/4, die nicht mehr wirtschaftlich zu nutzen sind, wird der Vorhabensträger übernehmen und so dem Antrag des Einwenders entsprechen (vgl. die Zusage unter A. IV. 1. b.).

Für das Flurstück Nr. 189/1, Gemarkung Friedrichshafen, Flur 8, fordert der Einwender wegen Formverschlechterung einen Ausgleich.

Von dem ca. 1,2 ha großen Flurstück Nr. 189/1 wird lediglich eine Fläche von ca. 61 m² in der südöstlichen Grundstücksecke benötigt. Ca. 135 m² werden vorübergehend gebraucht. Eine Formverschlechterung des Gesamtflurstückes ist aufgrund dieser Inanspruchnahmen nicht zu befürchten.

Hinsichtlich der übrigen Einwendungen wird auf die Ausführungen bei den entsprechenden Kapiteln dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Dies gilt insbesondere auch hinsichtlich der befürchteten Schadstoff- und Lärmbelastungen sowie hinsichtlich der geforderten Bauertrasse.

3.3. EWNr. 03



Der Einwender betreibt im Vollerwerb einen Obstbau- und Milchviehhaltungsbetrieb auf einer Fläche von 13,5 ha. Der Schwerpunkt liegt in der Milchviehhaltung.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden von seinen Grundstücken ca. 1,2 ha Streuobstfläche benötigt.

Der Einwender machte Existenzgefährdung geltend. Der beauftragte Gutachter der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben kam zum Ergebnis, dass die Straßenbaumaßnahme nicht Auslöser einer Existenzgefährdung ist. Dies wurde zunächst mit dem Alter des Einwenders und der Tatsache begründet, dass er für den Flächenverlust eine angemessene Entschädigung erhält. Der Gutachter wurde von der Planfeststellungsbehörde gebeten, die Situation ohne Berücksichtigung dieser beiden Faktoren neu zu beurteilen.

Mit Schreiben vom 30.10.2007 teilte der Gutachter mit, dass sich auch ohne Berücksichtigung des Alters und der zu erwartenden Entschädigungszahlung an der Einschätzung, dass keine Existenzgefährdung vorliege, nichts ändere, da bei objektiver Betrachtung bereits im jetzigen Zustand der Betrieb aus betriebswirtschaftlicher Sicht existenzgefährdet sei. Dies beruhe darauf, dass die Betriebsgröße und -ausstattung zu gering seien, um einen Betriebsleiter und seiner Familie ein ausreichendes Einkommen zu

gewährleisten und darüber hinaus noch Rücklagen bilden zu können (Eigenkapitalbildung). Diese schlüssigen Darlegungen macht sich die Planfeststellungsbehörde zu eigen.

Der Einwender ist mit Inanspruchnahme seiner Flurstücke Nr. 184/4, 190, 184, 188/2 und 190/3 als Ausgleichsfläche nicht einverstanden, da er hierfür kein zwingendes Bedürfnis sieht. Hilfsweise fordert er die Bereitstellung von Ersatzland.

Die im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) auf diesen Flurstücken vorgesehenen Maßnahmen dienen der Sicherung und Entwicklung der Brunnisach als bedeutsamem Lebensraum für Tiere und Pflanzen und als wesentliches Verbindungselement zwischen dem Bodenseeufer und dem Hinterland. Die Brunnisach Aue bildet zusammen mit der Fischbacher Senke und den Auen des Manzeller Baches und des Mühlbaches eines der wertvollsten Gebiete des Untersuchungsraumes.

Als Ausgleichsmaßnahmen sieht der LBP vor, die landwirtschaftliche Nutzung der genannten Flurstücke zu extensivieren, die Bachgehölze über Sukzessionsstreifen auszuweiten und im Bereich des ehemaligen Altarmes der Brunnisach Nassstandorte zu entwickeln.

Sollte der Wunsch bestehen, die Flächen weiterhin als Streuobstwiese extensiv zu nutzen, kann dem entsprochen werden, wenn der Einwender das Pflegekonzept, das im Rahmen der Ausführungsplanung erstellt wird, akzeptiert und der Bestellung einer entsprechenden Grunddienstbarkeit zustimmt.

Wegen der Einwendungen im Übrigen, vgl. die entsprechenden Abschnitte in diesem Planfeststellungsbeschluss.

3.4. EWNr. 04



Die Flurstücke Nr. 223, Gemarkung Friedrichshafen, und 494, Gemarkung Kluftern, für welche die Einwender als Eigentümer Bewirtschaftungerschwernisse geltend machen, wurden inzwischen von der Stadt Friedrichshafen erworben. Dies gilt auch für die vom Flurstück Nr. 211, Gemarkung Friedrichshafen, benötigten Flächen. Insoweit haben sich die Einwendungen erledigt. Eine entsprechende Erklärung hat der Bevollmächtigte in der Erörterungsverhandlung am 26.04.2006 abgegeben.

Der Forderung, den auf dem Flurstück Nr. 211 vorgesehenen Erschließungsweg zu verlegen, wurde entsprochen. Die Verlegung ist in den Planunterlagen eingearbeitet.

3.5. EWNr. 05

Es wurde vorgetragen, dass der biologisch und in Vollerwerb bewirtschaftete Obstbaubetrieb, der 4,8 ha Eigentumsflächen sowie 19 ha Pachtflächen umfasst, durch die Straßenbaumaßnahme „erheblich betroffen“ sei. Der Verlust der Pachtflächen habe „existenzielle Bedeutung“, da Ersatzpachtland mit Eignung für die biologische Bewirtschaftung praktisch am Markt nicht vorhanden sei.

Dem mit der Begutachtung des Betriebs beauftragten landwirtschaftlichen Sachverständigen der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben erklärte am 30.08.2004 die Ehefrau des Einwenders, es sei in letzter Zeit so viel Land neu hinzugepachtet worden, dass sie wegen des Flächenverlustes für die B 31 keine Existenzgefährdung befürchten. Eine Begutachtung im Einzelnen war deshalb nicht erforderlich. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass der Betrieb infolge der Straßenbaumaßnahme nicht existenzgefährdet ist.

3.6. EWNr. 06

Die Einwenderin befürchtet, dass sie durch die beabsichtigte Inanspruchnahme der Flurstücke 317/2 und 524/2, Gemarkung Friedrichshafen, „Beeinträchtigungen des Rechtsgutes des Eigentums und der Gesundheit“ hinnehmen muss.

Das Flurstück Nr. 524/2 wird als Ausgleichsfläche in Anspruch genommen. Dagegen wendet sie sich ausdrücklich in ihrer Einwendung, da sie hierfür keine fachliche Veranlassung sieht.

Das Flst. Nr. 524/2 ist inzwischen von der Stadt Friedrichshafen erworben worden, so dass sich die Einwendung insoweit erledigt hat. Vom Flst. 317/2, dessen Größe sich auf ca. 1,7 ha beläuft, werden lediglich 15 m² vorübergehend beansprucht. Dies ist für die

Einwenderin zumutbar. Sie hat keinerlei Gründe gegen diese Inanspruchnahme angeführt.

3.7. EWNr. 07

Aufgrund der Einwendung, das Vorhaben führe zur Existenzgefährdung seines landwirtschaftlichen Betriebs, da es zu Flächenverlusten in Höhe von ca. 10 % führe, wurde der Betrieb vom Gutachter der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben zweimal begutachtet. Weshalb, wie vorgetragen, der beauftragte Gutachter der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben befangen sein soll, ist nicht ersichtlich und wurde auch nicht näher dargelegt.

Der Gutachter kommt auch nach erneuter Überprüfung zum Ergebnis, dass der aus der Straßenbaumaßnahme resultierende Eingriff in den Betrieb des Landwirts zu keiner Existenzgefährdung führt und zwar auch dann nicht, wenn die zu leistenden Entschädigungszahlungen bei der Betrachtung außer Ansatz bleiben. Er geht jedoch von einem Grenzfall aus. Deshalb hat sich die Planfeststellungsbehörde entschlossen, eine durch das Planfeststellungsvorhaben herbeigeführte Existenzgefährdung zu unterstellen, obwohl der Verlust von Pachtflächen nur zu einem geringen Umfang auf die Straßenbaumaßnahme zurückzuführen ist.

Als Ersatz für die benötigten Flurstücke Nr. 117 und 118 (0,16 ha und 0,35 ha, jeweils nur bedingt obstbautauglich) sowie für ca. 1,13 ha Fläche des Flst. 113/1 (Hofparzelle, obstbaug geeignet) wurde dem Einwender eine arrondierte, obstbaug geeignete Teilfläche von Flst. 149/1 mit ca. 1,65 ha angeboten. Die Tauschfläche ist zwar zumindest im Vergleich zur Verlustfläche des Flst. 113/1 (Hofparzelle) nicht gleichwertig. Der Einwender erzielt jedoch durch den Tausch von zwei obstbaulich wenig geeigneten Kleinparzellen gegen eine obstbautaugliche Fläche Vorteile. Er kann daher durch Annahme des ihm unterbreiteten notariell beurkundeten Angebotes vom 20.02.2008 auch nach Einschätzung des Landwirtschaftsamtes des Landratsamtes Bodenseekreis die unterstellte Existenzgefährdung mit Sicherheit vermeiden.

Durch Verlust der Arrondierungsvorteile, die der Einwender derzeit besitzt, ist er nach eigenem Vortrag gezwungen, zur Bewirtschaftung seiner Flächen mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen in Zukunft Landes- bzw. Kreisstraßen zu befahren. Bislang konnte das vermieden werden. Er war somit nach eigenem Vortrag in der Lage, seine Flächen mit nicht zugelassenen Maschinen zu bearbeiten. Dieser Vorteil sei auch durch die Bereitstellung von Ersatzflächen nicht auszugleichen. Mehrwegkosten seien unabdingbar.

Diesen Umstand hat der Gutachter bei der Beurteilung des Betriebes berücksichtigt, ihm jedoch für die Frage der Existenzgefährdung keine Bedeutung beigemessen. Schon jetzt muss der Landwirt auch Feldwege nutzen (Flst. Nrn. 156, 11, 113 und 99), um seine von ihm bewirtschafteten Grundstücke zu erreichen. Auch diese Feld- und Waldwege gelten als öffentlicher Verkehrsraum. Die landwirtschaftlichen Fahrzeuge, die diese Wege nutzen, müssen deshalb zugelassen sein. Im übrigen dürfen auf den eigenen Betriebsflächen nur Maschinen und Geräte eingesetzt werden, die den Unfallverhütungsvorschriften entsprechen. Solche - sicheren - Maschinen und Geräte erhalten in der Regel auch die verkehrsrechtliche Zulassung. Hierfür anfallende Gebühren liegen in einer Größenordnung, die für die Frage der Existenzfähigkeit eines Betriebs keine Bedeutung haben. Sollte der Einwender zum Erreichen von Ersatzland tatsächlich Mehrkosten haben, so ist er hierfür auf das dem Planfeststellungsverfahren anschließende Entschädigungsverfahren zu verweisen. Dies gilt auch wegen Entschädigung infolge ungünstiger Produktionsbedingungen und Lagenachteile auf Ersatzflächen (Anschnittentschädigung, Erwerbsverlust, Umwegeentschädigung etc.). Keinesfalls erreichen solche finanziellen Nachteile ein solches Ausmaß, dass von einer Existenzgefährdung seines Betriebs ausgegangen werden muss.

Der Einwender hat vortragen lassen, die Chance, seine Ferienwohnung noch vermieten zu können, sinke infolge der „optischen Nähe“ zum planfestgestellten Vorhaben erheblich.

Seine Hofstelle ist mindestens 200 m von der planfestgestellten Trasse entfernt, die Lärmgrenzwerte nach der 16. BImSchV sind eingehalten. Selbst wenn der Einwand zuträfe, handelt es sich dabei allenfalls um Belange, die als Erwerbschancen oder Verdienstmöglichkeiten einzuordnen sind. Die der Außenbereichslage der Ferienwohnung inne wohnenden Risiken würden sich, die Richtigkeit des Vortrags unterstellt, zu Lasten des Einwenders konkretisieren. Auf die bislang vorteilhafte Lage hat der Einwender keinen dauerhaften Anspruch. Dies gilt vor allem dann, wenn diese, wie behauptet, durch eine Maßnahme, die im öffentlichen Interesse erfolgt, verloren geht.

Zum behaupteten Rückgang der Akzeptanz der Selbstvermarktungsmöglichkeit wurde nichts substantiiertes vorgetragen.

Wegen der geltend gemachten Lärm- und Schadstoffbelastungen wird auf die entsprechenden Abschnitte in diesem Planfeststellungsbeschluss verwiesen.

Die eingewandte negative Veränderung des Kleinklimas wegen Entstehen von Kaltluftseen und damit verbunden, die Verschlechterung der Erzeugungsbedingungen auf den

betroffenen Grundstücken des Landwirts, wurde vom Gutachter der Straßenbauverwaltung, Herrn Professor Dr. Weller, geprüft. Er kommt zum Ergebnis, dass für das Flst. Nr. 113/1, Gemarkung. Friedrichshafen, Flur 9, eine Zunahme der Spätfrostgefahr nachgewiesen ist. Dieser Umstand führt jedoch weder für sich betrachtet noch im Zusammenhang mit den anderen maßnahmebedingten Eingriffen in den Betrieb zu einer Existenzgefährdung. Für die Zunahme der nachgewiesenen Spätfrostgefahr erhält der Einwender Entschädigungsleistungen, wie vom Gutachter festgestellt. Der Anspruch wurde dem Grunde nach unter A. III. 2 festgestellt.

Das für den vorgesehenen Tunnel erforderliche Betriebsgebäude führt entgegen der Auffassung des Landwirts nicht zu einer zusätzlichen erheblichen Belastung des Grundstücks Flst. Nr. 113/1. Es wird in die ohnehin erforderliche Einschnittsböschung auf der Nordseite der B 31 neu am westlichen Tunnelmund gelegt. Eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme ist damit nicht verbunden.

3.8. EWNr. 08



Im Verfahren wurde vom Einwender eingewandt, durch den vorhabensbedingten Flächenentzug sei eine Existenzgefährdung seines landwirtschaftlichen Betriebes zu befürchten.

Der daraufhin vom Vorhabensträger beauftragte landwirtschaftliche Sachverständige der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben kam zum Ergebnis, dass weder aufgrund der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen noch aufgrund der Beanspruchung von Waldflächen des Einwenders (Flst. Nr. 483) seine berufliche bzw. betriebliche Existenz gefährdet werde. Diese Auffassung hat der Landwirt anscheinend gegenüber dem Sachverständigen geteilt.

Die Grünbrücke und die seitlichen Geländemodellierungen werden mit Waldgehölzen bepflanzt. Die neuen Waldränder werden mit einem stufigen Aufbau aus vorgelagertem Saum- und Strauchmantel versehen. Schäden infolge des Aufreißens des Waldmantels sind daher nicht zu befürchten.

Die Inanspruchnahme des Flst. Nr. 483 mit 6.186 m² für die dort vorgesehene Grünbrücke ist, auch in der mit der letzten Planänderung vorgesehenen Dimensionierung naturschutzfachlich erforderlich. Die Grünbrücke dient der Minderung der funktionalen, ökologischen und gestalterischen Barriereeffekte und ist im Hinblick auf die Vernet-

zungsfunktion zwischen den Lebensräumen nördlich und südlich der begrünten Brücke von großer Bedeutung. Auf die Maßnahme kann deshalb nicht verzichtet werden.

Die gerügten, maßnahmebedingten Einbußen bei der Brennholzerzeugung sind zu entschädigen, wenn solche nachgewiesen werden. Keineswegs wird jedoch entzogener Waldbestand dazu führen, dass der Eigentümer dadurch in seiner wirtschaftlichen Existenz gefährdet ist.

3.9. EWNr. 09



Der Einwender bewirtschaftet einen landwirtschaftlichen Betrieb mit einer Größe von 18,7 ha. Davon sind 11,2 ha Eigentums- und 7,5 ha Pachtflächen. Er betreibt Obstbau. Der Betrieb wurde vom Sachverständigen der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben begutachtet. Es ist davon auszugehen, dass der Flächenverlust unter 5 % liegt und deshalb eine Existenzgefährdung nicht auslösen kann, zumal das von ihm gepachtete Flst. Nr. 212 nach eigenen Angaben an die Stadt Friedrichshafen veräußert wurde und er hierauf eine langfristige betriebliche Existenzsicherung nicht gründen kann.

Die vorgeschlagene Verlegung der zunächst auf dem Flst. Nr. 213 vorgesehenen Erschließungsstraße auf die Ostseite der Grundstücke 211 und 212 ist vom Vorhabens-träger aufgegriffen und zum Gegenstand seiner ins Verfahren eingebrachten Änderungsplanungen gemacht worden.

Die befürchtete erhebliche Lärmeinwirkung auf die Wohnbereiche der Hofstelle des Einwenders bleiben aus. Sie halten sich nach den Berechnungen des Vorhabensträgers im Rahmen der gesetzlichen Lärmimmissionsgrenzwerte für Dorfgebiete (vgl. hierzu im einzelnen B. VIII. 3.).

Die Straßenbauverwaltung hat zugesagt, das Flst. Nr. 193/2, wie vom Einwender gefordert, insgesamt zu übernehmen, so dass ihm keine unwirtschaftlichen Restflächen mehr bleiben (vgl. die Zusage unter A. IV. 1. c.). Dieses Grundstück wird durch die vorgesehene Trasse diagonal durchschnitten. Infolge der Übernahme des Grundstücks durch die Straßenbauverwaltung, was dem Wunsch des Einwenders entspricht, kann die Frage, ob die Flächen des Restgrundstückes, die sich in einem Abstand von weniger als 10 m zur Trasse befinden, im Hinblick auf Schadstoffbelastungen noch mit Ertrag bewirtschaftet werden können, dahingestellt bleiben. Auch der Problematik der Kaltluftge-

fährdung dieses Grundstücks muss nicht mehr nachgegangen werden (vgl. Gutachten des Prof. Dr. Weller).

Obwohl der Landwirt durch das Vorhaben nicht in seiner wirtschaftlichen Existenz gefährdet ist, hat ihm die Stadt Friedrichshafen geeignete landwirtschaftliche Flächen zum Tausch angeboten. Es handelt sich um das Flst Nr. 143/4, Gemarkung Friedrichshafen, Flur 8. Das Ersatzlandangebot wurde bislang nicht angenommen.

3.10. EWNr. 10

Im Verfahren wurde vom Bevollmächtigten der Einwenderin „massive Existenzgefährdung“ geltend gemacht. Durch das Vorhaben betroffen sind die Flst. Nr. 462/4, 462/5, 524/3 und 526 auf Gemarkung Friedrichshafen. Aufgrund dieser Einwendungen wurde der landwirtschaftliche Sachverständige der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben vom Vorhabensträger beauftragt, zu prüfen, ob der Betrieb der Einwenderin tatsächlich maßnahmebedingt existenzgefährdet ist.

Der Gutachter hat festgestellt, dass die Einwenderin zwar die landwirtschaftlichen Flächen von ihren Eltern übernommen hat, sie selbst aber keinen landwirtschaftlichen Betrieb bewirtschaftet. Im wesentlichen sind alle Flächen verpachtet und dienen anderen Betrieben als Existenzgrundlage. Der Flächenverlust führt deshalb bei ihr zu keiner Existenzgefährdung und ist im Entschädigungsverfahren finanziell auszugleichen.

Auch das Klimagutachten des Prof. Dr. Weller kommt zu keinem anderen Ergebnis. Der Gutachter stellt zwar fest, dass die Flurstücke Nr. 462/4 und 462/5 maßnahmebedingt kaltluftgefährdet sind. Dadurch kommt es zu Ertragseinbußen, die aber zu gering sind, um existenzbedrohend zu wirken. Für diese erwarteten Mindererträge hat die Einwenderin Anspruch auf Entschädigung (vgl. A. III. 2.).

Die Einwenderin bezweifelt die Rechtfertigung für die Inanspruchnahme der Flst. 524/3 und 526, Gemarkung Friedrichshafen, als Kompensationsflächen. Die betroffenen Grundstücke liegen im Bereich der Fischbacher Senke, ein Gebiet mit hohem Entwicklungspotenzial für die Belange des Arten- und Biotopschutzes. Dort wurde ein räumlicher Schwerpunkt des Ausgleichskonzeptes, das der LBP verfolgt, gebildet. Das betroffene Flurstück 524/3 liegt im zentralen Teil der Fischbacher Senke und unmittelbar südlich eines kleinen Waldgebiets mit Brutvorkommen gefährdeter und schonungsbedürfti-

ger Brutvogelarten. Durch die vorgesehene Nutzungsextensivierung der Fläche können die Lebensraumfunktionen der Fischbacher Senke verbessert werden. Auf der Grundlage des LBP kann deshalb auf die Inanspruchnahme des Flst. Nr. 524/3 zu Ausgleichszwecken nicht verzichtet werden.

Aufgrund der Einwendungen der Betroffenen hat der Vorhabensträger jedoch nunmehr auf die Inanspruchnahme des Flst. Nr. 526 verzichtet. Die dafür zunächst vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen sind nicht mehr Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Der Vorhabensträger hat zugesagt, soweit erforderlich, im Zuge der Bauausführung die auf den Grundstücken Flst. Nr. 462/5 und 462/4 vorhandenen Drainagen auszutauschen (vgl. die Zusage unter A. IV. 2. c.).

Zur Erschließung des Flst. Nr. 462/4 hat der Vorhabensträger zugesagt, eine Überfahrt über den nach diesem Planfeststellungsbeschluss zu verlegenden Graben zu errichten. Damit ist das Flst. 462/4 auch in Zukunft an das Wegenetz angeschlossen. Der Einwendung wegen fehlender Anbindung dieses Grundstücks an das Wegenetz wurde somit entsprochen (vgl. die Zusage unter A. IV. 1. d.).

3.11. EWNr. 11



Im Verfahren wurde massive Existenzgefährdung durch vorhabensbedingten Flächenverlust geltend gemacht.

Eine solche wird jedoch nicht eintreten. Der landwirtschaftliche Sachverständige der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben stellte nach gutachtlicher Prüfung fest, dass eine Existenzgefährdung nicht zu befürchten ist. Diese Auffassung vertrat er auch, nachdem er auf Bitten der Planfeststellungsbehörde das Alter des betroffenen Landwirts nicht mehr als Kriterium bei der Beurteilung berücksichtigte.

Auch das für das betroffene Flurstück Nr. 225 eingeholte Klimagutachten des Prof. Dr. Weller führt zu keinem anderen Ergebnis. Dieses stellt zwar fest, dass das Grundstück maßnahmebedingt kaltluftgefährdet ist. Dadurch kommt es aber nicht zu Ertragseinbußen, die existenzbedrohend wirken. Für die erwarteten Mindererträge hat der Landwirt Anspruch auf Entschädigung (vgl. Nebenbestimmung A.III.2.).

Auch für den Flächenverlust erhält der Einwender eine angemessene Entschädigung, so dass aus finanzieller Sicht für ihn keine Nachteile auftreten werden. Ihm wurde ein Tauschflächenangebot unterbreitet. Es handelt sich um Teilflächen der Flst. 196, 222 und 223 sowie um das gesamte Flst. 494, alle Gemarkung Friedrichshafen, Flur 8. Das Tauschangebot wurde bisher nicht angenommen.

Der Einwender ist Eigentümer des Flst. Nr. 194, Gemarkung Friedrichshafen, Flur 8, das unmittelbar an die zukünftige Trasse der B 31 BA II B angrenzt. Er bewirtschaftet dieses Grundstück als Obstbaumwiese. Auch im Abstand von 10 m zur zukünftigen Trasse befinden sich Obstbäume. Da aufgrund dieses geringen Abstands nicht auszuschließen ist, dass das Obst in diesem „10 m-Streifen“ in Zukunft so mit Schadstoffen belastet wird, dass es unverkäuflich wird, (vgl. zu dieser Problematik auch unter B. IX. 3.) wird dem Landwirt für den in diesem 10 m tiefen Streifen möglichen durchschnittlichen Ertrag Entschädigung dem Grunde nach zugebilligt (vgl. A.III.1.)

3.12. EWNr. 12

Der Einwender betreibt keine Landwirtschaft mehr. Er hat seine Grundstücke verpachtet, bezieht Altersgeld und macht deswegen auch keine Existenzgefährdung geltend. Dies hat ein Gespräch mit dem Gutachter des Vorhabensträgers ergeben.

Vom Bevollmächtigten wurde eingewandt, dass infolge der Flächeninanspruchnahmen bei vier Grundstücken „Beeinträchtigungen des Rechtsgutes des Eigentums und der Gesundheit“ zu befürchten sei. Er fordert Ersatzflächen für die Inanspruchnahme des Flst. Nr. 324/1 und 324/2, Gemarkung Friedrichshafen, Flur 2.

Das Flst. 324/1 wird nur vorübergehend mit 29 m² in Anspruch genommen. Vom 1.992 m² großen Flst. Nr. 324/2 benötigt die Straßenbauverwaltung lediglich 381 m². Für den Verlust wird der Einwender entschädigt. Darüber hinaus hat die Stadt Friedrichshafen dem Einwender ein Ersatzflächenangebot gemacht. Es handelt sich um Teilflächen der Flst. 321/2, 322 und 323, Gemarkung Friedrichshafen, Flur 2. Das Ersatzflächenangebot wurde bisher nicht angenommen. Die Inanspruchnahme des Flst. Nr. 324/2 wird nicht, wie vom Einwender befürchtet, als Ausgleichsfläche benötigt, sondern ist für die Trasse selbst erforderlich. Auf die Inanspruchnahme kann deshalb nicht verzichtet werden. Die Übernahme der Restflächen des für die Straßenbaumaßnahme ebenfalls benötigten Flst. Nr. 528/2, Gemarkung Friedrichshafen, Flur 2, wurde entsprechend der Forderung des Einwenders zugesagt (vgl. die Zusage unter A. IV. 1. e.). Auf die Inan-

spruchnahme des Grundstücks Flst. Nr. 529, Gemarkung Friedrichshafen, Flur 2, als Ausgleichsfläche wird aufgrund der Einwendungen verzichtet. Auch dies hat der Vorhabensträger zugesagt (vgl. die Zusage unter A. IV. 1. f.).

Das Flst. 528/1, Gemarkung Friedrichshafen, Flur 2, befindet sich mit einer Fläche von 500 m² in einem Abstand von weniger als 10 m von der planfestgestellten Trasse entfernt.

Auf diesem Flächenstück wie auch auf dem übrigen Grundstück wird Obstbau betrieben. Da nicht auszuschließen ist, dass auf einem 10 m tiefen Streifen, gemessen von der äußeren Kante der durchgehenden Fahrbahn, dort erwirtschaftete Obsterträge infolge von Schadstoffbelastungen nicht vermarktet werden können, hat der Einwender insoweit einen Entschädigungsanspruch. Dieser wird dem Grunde nach in diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellt (vgl. A. III. 1.).

Wegen eingewandter Lärm- und Schadstoffbetroffenheiten wird auf die Ausführungen zu B. VIII. 3. und B. IX. 1 verwiesen. Für das Gebäude Eichenmühlweg 9 zeigen die vom Vorhabensträger gefertigten Isophonenpläne keine Überschreitungen der Lärmimmissionsgrenzwerte.

3.13. EWNr. 13

Von einer vom Einwender im Verfahren geltend gemachten Existenzgefährdung seines landwirtschaftlichen Betriebs (Obstbau mit Pferdehaltung) ist auszugehen.

Dies hat die Begutachtung des Betriebs durch den landwirtschaftlichen Sachverständigen der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben ergeben. Dieser kommt zum Ergebnis, dass dann, wenn keine Ersatzgrundstücke für die Verlustflächen beschafft werden können, sich nach der Kennziffer „Eigenkapitalbildung“ eine Existenzgefährdung ergibt. Eine Anrechnung der zu erwartenden Entschädigung ist bei der Beurteilung nicht erfolgt.

Der Einwender bewirtschaftet einen weitgehend arrondierten Betrieb. Dessen Grundstücke sind bislang ohne Benutzung öffentlicher oder privater Grundstücke Dritter zu erreichen. Dies wird in der Zukunft nicht mehr möglich sein. Vom unmittelbar an der Hofstelle liegenden Grundstück Flst. Nr. 306, Gemarkung Friedrichshafen, Flur 6, dessen Eigentümer der Einwender ist, kann das von ihm gepachtete Flst. Nr. 259, das südlich der zukünftigen Trasse liegt, nicht mehr auf direktem Wege erreicht werden. Dies gilt auch für Teile des ebenfalls gepachteten Flst. Nr. 273.

Die drohende Existenzgefährdung hat der Vorhabensträger dadurch abgewandt, dass dem Einwender für den Verlust von Eigentums- und Pachtflächen auf Gemarkung Friedrichshafen, Flur 6, als Ausgleich eine Teilfläche des Flst. Nr. 224/1 mit einer Größe von 1,74 ha angeboten wurde. Dabei enthält das Angebot 0,44 ha Tausch- und 1,3 ha Pachtfläche verbunden mit einer Kaufoption. Bei dem Flst. Nr. 224/1 handelt es sich um einen mittelschweren Ackerboden, der für den Anbau von Intensivobst sehr gut geeignet ist. Aufgrund des Kleinklimas ist die Tauschfläche hinsichtlich Durchlüftung, geringerer Nebel- und Kaltluftlage für die Obstnutzung günstiger zu beurteilen als die Flächen, die infolge der planfestgestellten Maßnahmen in Verlust geraten werden. Dies hat eine Beurteilung des Landwirtschaftsamtes des Landratsamts Bodenseekreis ergeben, das die angebotenen Flächen für geeignet hielt, um die drohende Existenzgefährdung abzuwenden. Das dem Einwender gemachte Angebot vom 20.02.2008 wurde notariell beurkundet.

Die Einwendungen haben den Vorhabensträger veranlasst, entlang des Bauwerks 8 (Überführung der K 7742 über die zukünftige B 31 mittels eines Brückenbauwerks), einen landwirtschaftlichen Begleitweg vorzusehen. Nördlich der geplanten Trasse wird das Flst. Nr. 306; Gemarkung Friedrichshafen, Flur 6, über das Flst. Nr. 283 an diesen landwirtschaftlichen Weg angeschlossen. Südlich der geplanten Trasse besteht am Brückenende ein Anschluss zum Flst. Nr. 259, das der Einwender gepachtet hat. Dadurch wird gewährleistet, dass der Landwirt von seiner Hofstelle über das Flst. Nr. 306 auch zu dem von ihm bewirtschafteten, südlich der Trasse gelegenen Flst. Nr. 259 gelangen kann. Eine weitere Verbindung vom ebenfalls gepachteten Flst. Nr. 273, das nördlich der Trasse liegt zum südlich gelegenen Flst. Nr. 259 kann über parallel zur Trasse verlaufenden Wirtschaftswege, die bei Bau-km 4 + 140 über eine die B 31 neu querende Brücke miteinander verbunden werden, erfolgen.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass infolge der Trassierung der B 31 neu die vom Einwender bewirtschafteten arrondierten Flächen durchschnitten werden und dadurch Wirtschaftserschwernisse und Mehrwege entstehen. Dies muss im Interesse des geplanten Vorhabens hingenommen werden. Sollten Mehraufwendungen infolge des Verlustes der Arrondierungsvorteile entstehen, müssen diese vom Vorhabensträger finanziell ausgeglichen werden.

Der Pferdepensionsbetrieb des Einwenders kann nach wie vor durchgeführt werden. Die hierfür erforderlichen Ausrittmöglichkeiten bestehen, wenngleich auch gemindert, weiterhin fort. Die Durchgängigkeit nach Süden wird durch die Unterführung mittels des Bauwerks 28, das von Reitern gefahrlos genutzt werden kann, gewährleistet.

Die Immissionsbelastung im Umfeld der Hofstelle wird durch einen Lärmschutzwall mit einer Höhe von 2 m in Grenzen gehalten. Dieser Wall übernimmt auch die Funktion ei-

nes ausreichenden Sichtschutzes, der die befürchtete Gefahr des Scheuens der Pferde erheblich reduziert. In den angrenzenden Bereichen, also nicht unmittelbar bei der Hofstelle, verläuft die B 31 neu im Einschnitt, so dass hier die befürchtete Gefahr des Scheuens ausgerittener Pensionspferde nicht auftritt.

Die Lärmbelastung der Hofstelle selbst hält sich im Rahmen der gesetzlichen Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV. Die maßgebliche Mischgebietswerte (64/54 dB(A)) werden mit 57,3/49,9 dB(A) bei weitem eingehalten. Diese Lärmbelastung ist auch im Hinblick auf die vom Einwender vermieteten Ferienwohnungen zumutbar. Zusätzlicher Lärmschutz ist nicht erforderlich.

Wegen vorhabensbedingter Flächenverluste geht der Einwender davon aus, dass es ihm nicht mehr möglich sein wird, ein von ihm betriebenes Langzeitkühlager in vollem Umfang auszulasten. Neben der dann fehlenden Rentabilität sei zu befürchten, dass das Lager nicht mehr funktioniere, da dies nur bei einer hundertprozentigen Auslastung gewährleistet sei. Diese Bedenken teilt die Planfeststellungsbehörde nicht, da dem Landwirt Ersatzflächen zumindest in der gleichen Größenordnung zur Verfügung gestellt werden, wie von ihm bewirtschaftete Flächen in Anspruch genommen werden müssen.

Soweit der Einwender die Rückforderung ihm gewährter Fördermittel befürchtet, hat er dies nicht substantiiert dargelegt. Aufgrund der dem Kläger angebotenen Ersatzflächen, ändert sich seine Flächenausstattung nicht. Auch die Qualität der Ersatzfläche entspricht nach Einschätzung des Landwirtschaftsamtes des Landratsamts Bodenseekreis den eingebüßten Flächen. Die Nutzung der angebotenen Ersatzfläche für Zwecke des Obstbaus wird sogar günstiger beurteilt als auf den abzugebenden Flächen.

3.14. EWNr. 14

Nach Feststellungen des landwirtschaftlichen Sachverständigen der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben ist der Einwender durch das Vorhaben in der Existenz seines landwirtschaftlichen Betriebes, der Obstbau zum Gegenstand hat, nicht gefährdet. Es werden unter 5 % der Betriebsfläche benötigt, die der gesunde Betrieb des Landwirts nach Einschätzung des Sachverständigen verkraften kann. Bei dieser Einschätzung hat der Gutachter die zu leistenden Entschädigungszahlen für die Flächenverluste nicht berücksichtigt. Davon hat sich die Planfeststellungsbehörde beim Gutachter ausdrücklich versichert.

Zusätzlicher Lärmschutz für die ca. 300 m von der Trasse entfernt liegende Hofstelle des Einwenders, wird nicht für notwendig gehalten. Dies gilt auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass er dort eine Ferienwohnung betreibt. Die Hofstelle liegt im Anschluss an das Wohngebiet Steinäcker. Nach der Berechnung der Straßenbauverwaltung wird am nähergelegenen Immissionspunkt 15 nördlich seines Wohnhauses bezogen auf den Prognosehorizont 2020 maximal ein Pegel von 52,7/45,4 dB(A) erreicht. Dabei ist der entlang der Trasse vorgesehene aktive Lärmschutz berücksichtigt. Der Bereich der Hofstelle des Einwenders liegt in einem ausgewiesenen Mischgebiet. Die dafür maßgeblichen Lärmgrenzwerte nach der 16. BImSchV (64/54 dB(A)) werden somit deutlich unterschritten. Es werden sogar die Grenzwerte für Wohngebiete eingehalten.

Zusätzlich aktiver Lärmschutz, wie gefordert, ist daher nicht erforderlich.

Ein Großteil der von der Maßnahme betroffenen Flächen liegt nicht in unmittelbarer Hofnähe. Weshalb die Flächen deshalb für den Einwender eine besondere Bedeutung für die Betriebsführung haben sollen, erschließt sich der Planfeststellungsbehörde nicht, zumal hier kein substantiierter Vortrag geleistet wurde. Eine entsprechende Bewertung der Flächen wird bei dem im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren erforderlichen Verhandlungen zu erfolgen haben. Der Verlust von Pachtflächen (insbesondere Flst. Nr. 435, 319 und 379/1), für die teilweise, wie vom Bevollmächtigten des Einwenders ausgeführt, langfristige Verträge bestehen, wurde bei der Beurteilung der Existenzgefährdung durch den Sachverständigen berücksichtigt.

Das nach Vortrag des Einwenders langfristig gepachtete Flst. Nr. 463 (15 Jahre) ist bereits in der Ursprungsplanung betroffen gewesen und wurde nicht erst bei der Planänderung ins Grunderwerbsverzeichnis aufgenommen. Das Flurstück wird für die Straßenbaumaßnahme benötigt. Die durch die Baumaßnahme hervorgerufenen Beeinträchtigungen bzw. Nutzungsausfälle und Ertragsminderungen werden von der Straßenbauverwaltung entschädigt.

Bei der Prüfung der Existenzgefährdung musste der Gutachter Flächen des Betroffenen auf Gemarkung Ittendorf, die wenn überhaupt, allenfalls im Folgeabschnitt betroffen sind, nicht berücksichtigen, zumal der anschließende Abschnitt planerisch noch nicht so weit konkretisiert ist, dass über die erforderlichen Grunderwerbsflächen Aussagen gemacht werden können.

Obwohl der Einwender in seiner betrieblichen Existenz nicht gefährdet wird, hat der Vorhabensträger in Zusammenarbeit mit der Stadt Friedrichshafen Ersatzflächen angeboten. Es handelt sich um die Flst. 472/2 und 472/4 sowie um eine Teilfläche des Flst. 502, alle Gemarkung Friedrichshafen, Flur 2. Das Tauschangebot wurde bisher nicht angenommen.

Auf die Inanspruchnahme des Flst. Nr. 549, kann der Vorhabensträger nicht verzichten. Dieses Flurstück liegt in der Fischbacher Senke und wird für das Ausgleichskonzept benötigt. Die Fischbacher Senke bildet neben den Fließgewässern den einzigen größeren Bereich des seenahen Hinterlandes westlich von Friedrichshafen, der im größeren Umfang Böden mit hohem Entwicklungspotential für die Belange des Arten- und Biotopschutzes und eine vergleichsweise geringe Eignung für Sonderkulturen aufweist. Deshalb liegt hier ein räumlicher Schwerpunkt des Ausgleichskonzeptes nach dem landschaftspflegerischen Begleitplan. Durch Extensivierung und in Teilbereichen auch Wiedervernässung der Böden werden die wertvollen Funktionen des Naturhaushaltes dort wieder hergestellt und die Lebensraumfunktionen insbesondere anspruchsvoller Feuchtgebietsarten verbessert. Das Maßnahmekonzept umfasst neben der Verbesserung der Lebensraumfunktionen auch die Verbesserung des Biotopverbunds zur Lipbach- und Brunnisachaue.

Das betroffene Flst. Nr. 549 grenzt unmittelbar an das Naturschutzgebiet / Landschaftsschutzgebiet „Lipbachsenke“ an. Es wird aufgrund seiner Lage für die naturschutzfachliche Optimierung in der Fischbacher Senke und zur Verbesserung des Biotopverbunds zur Lipbachsenke benötigt. Der LPB sieht dort die Entwicklung von Wald über die natürliche Sukzession vor. Auf das Grundstück kann nicht verzichtet werden. Der Vorhabensträger hat jedoch der Forderung des Einwenders insoweit entsprochen, als er die Übernahme einer Restfläche von 56 m² zugesagt hat (vgl. die Zusage unter A. IV. 1. g.).

Die im Grunderwerbsplan vorgesehene vorübergehende Inanspruchnahme eines Streifens des vom Einwender gepachteten Flst. Nr. 463 ist während der Bauausführung (Ablagerungen, Baufahrzeuge) erforderlich. Es können dafür keine anderen Grundstücke in Anspruch genommen werden, da sonst Bauarbeiten entlang des Flst. 463 nicht möglich sind.

3.15. EWNr. 15

Nach Einschätzung des beauftragten Gutachters der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben wird die geltend gemachte „massive Existenzgefährdung“ nicht eintreten. Der Einwender bewirtschaftet einen landwirtschaftlichen Betrieb mit ca. 32 ha überwiegend auf eigenen Flächen. Er betreibt Milchviehhaltung und Obstbau. Für das planfestgestellte Vorhaben müssen 5,7 ha seiner Flächen in Anspruch genommen werden. Betroffen sind insbesondere für den Obstbau geeignete Flächen. Gleichwohl geht die Planfeststellungsbehörde aufgrund der Feststellung des Gutachters davon aus, dass der Betrieb wegen für das Vorhaben benötigter Flächen nicht in seiner Existenz gefährdet ist, da er bereits zum jetzigen Zeitpunkt aus betriebswirtschaftlicher Sicht nicht überlebensfähig ist. Dies gilt auch ohne Berücksichtigung des Alters des Betriebsinhabers.

Auch das Klimagutachten des Prof. Dr. Weller führt zu keinem anderen Ergebnis. Der Gutachter stellt zwar fest, dass das Flst. Nr. 495, Gemarkung Friedrichshafen, maßnahmebedingt kaltluftgefährdet ist. Dadurch wird es zu Ertragseinbußen kommen, die aber zu gering sind, um existenzbedrohend zu wirken. Für die erwarteten Mindererträge hat der Landwirt Anspruch auf Entschädigung (vgl. A. III. 2)

Von der Trasse wird das Flst. Nr. 495 in seinem nördlichen Teil in Anspruch genommen. Des weiteren sind auf diesem Flurstück, vor allem entlang des Manzeller Baches sowie am östlichen Rand des Waldgebiets Buchschach, Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen.

Eine Obstbaumkultur wird, worauf der Einwender zu Recht hinweist, durch die geplante B 31 neu durchschnitten. Dadurch entstehen südlich und nördlich der Trasse jeweils Restflächen, die als Obstbaumkultur nur noch schwer zu bewirtschaften sind. Aufgrund der in diesem Bereich geplanten Trassierung kann jedoch auf die Inanspruchnahme des betroffenen Grundstücks nicht verzichtet werden. Eine Verschiebung der Trasse ist wegen topographischer und siedlungsbedingter Zwangspunkte nicht möglich. Die Existenz des Betriebes ist dadurch jedenfalls nicht gefährdet.

Der Vorhabensträger wird im Entschädigungsverfahren zu prüfen haben, ob finanzieller Ausgleich zu leisten ist.

Erreichbar sind diese Restflächen nach wie vor. Für den südlich der Trasse liegenden Teil ändert sich nichts. Dieser kann wie seither von der Hofstelle aus erreicht werden. Der nördliche Teil des Flst. Nr. 495 ist allerdings nur noch über das östlich gelegene Bauwerk 28 (Feldwege, Unterführung) entlang des Mühlbachs erreichbar. Damit ist ein zumutbarer Umweg von ca. 250 m verbunden.

Der Forderung nach einem Schutzzaun, der gewährleisten soll, dass weidendes Vieh nicht auf die Fahrbahnen der B 31 gelangt, hat der Vorhabensträger mit seiner Änderungsplanung entsprochen. Im Bereich des Flst. Nr. 495 ist beidseitig der Trasse nunmehr ein Wildleitzaun vorgesehen. Die südlich der Trasse liegenden Flächen des Flst. Nr. 495 können weiterhin als Viehweide genutzt werden. Es handelt sich dabei um eine Restfläche von ca. 10 ha.

Die Nutzung des Flurstücks zu Ausgleichszwecken ist sachlich gerechtfertigt. Sowohl die Begründung von standortgemäßen Waldbeständen östlich des Buchschaches als auch die Anlage von Gewässerrandstreifen entlang des Manzeller Baches sind naturschutzfachlich zur Kompensation erforderlich.

Die naturschutzfachliche Aufwertung der Aue des Manzeller Baches bildet neben Ausgleichsmaßnahmen in der Fischbacher Senke und in der Brunnisnachau einen Maßnahmeschwerpunkt des LBP. Im Zusammenhang mit dem Waldgebiet Buschach bildet die Gewässeraue einen der wenigen durchgängigen Vernetzungskorridore zwischen dem Uferbereich des Bodensees und dem Hinterland.

Der Vorhabensträger hat aufgrund der Einwendungen den Gewässerrandstreifen erheblich reduziert. Diese Umplanungen sind im Maßnahmeplan des LBP enthalten. Die Flächeninanspruchnahme des Flst. Nr. 495 reduziert sich dadurch. Die Maßnahmeabgrenzung wurde stärker an der Nutzungsgrenze orientiert. Zu berücksichtigen ist jedoch auch, dass bereits jetzt nach dem Wassergesetz von Baden-Württemberg Bewirtschaftungsauflagen in einem Gewässerrandstreifen von 10 m Breite bestehen.

Der auf dem Flst. Nr. 265 vorgesehene Wirtschaftsweg wurde aufgrund der Einwendungen des Betroffenen näher an die B 31 neu herangeführt. Die Inanspruchnahme von Flächen dieses Grundstücks erfolgt somit nur noch am unmittelbar nördlichen Rand des Flurstücks, so dass genügend nutzbare Restfläche von ca. 8 ha übrig bleibt. Der Forderung Ersatzland insbesondere auch für das Flst. Nr. 394, das durch die Straßenbaumaßnahme vollständig in Anspruch genommen wird, zur Verfügung zu stellen, ist der Vorhabensträger nachgekommen. Ihm wurde ein geeignetes Ersatzflächenangebot gemacht, das er bislang jedoch nicht akzeptierte. Hierbei handelt es sich um eine Teilfläche des Flst. 494/3, Gemarkung Friedrichshafen, Flur 2.

3.16. EWNr. 16

Zu der eingewandten Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes des Einwenders wird es nicht kommen.

Der Landwirt bewirtschaftet einen ca. 16 ha großen Obstbaubetrieb. Davon sind etwa 6 ha Eigentums- und 10 ha Pachtflächen. Das Vorhaben erfordert vom Grundstück Flst. Nr. 116/1 ca. 1.030 m². Dieses Grundstück befindet sich im Eigentum des Einwenders. Von der Pachtfläche Flst. Nr. 115 werden ca. 1.500 m² benötigt. Aufgrund dieses geringen Flächenverlustes kann eine Existenzgefährdung ausgeschlossen werden. Zu diesem Ergebnis gelangt der landwirtschaftliche Sachverständige der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben.

Bauliche Entwicklungen auf dem Hofgrundstück Flst. Nr. 9/2 bleiben nach wie vor möglich. Dieses Flurstück wird von der Maßnahme nicht unmittelbar betroffen, liegt jedoch in unmittelbarer Nähe des geplanten Tunnelmundes bei Bau-km 6 + 520. Die dort auftretenden Schadstoffbelastungen halten sich innerhalb der einschlägigen Grenzwerte (vgl. hierzu B. IX. 1). Die Lärmimmissionsgrenzwerte für Wohngebiete sind am Gebäude Fuchsweg 23 auf der Nord- und Westseite im 1. und 2. Obergeschoss überschritten. Es besteht ein Anspruch auf passiven Lärmschutz (vgl. B. VIII. 3.)

Die vorgesehene Tunnelröhre des Bauwerks 16 endet nicht, wie vorgetragen, beim Flst. Nr. 116/1, das nördlich der Trasse liegt, sondern in ca. 100 m Entfernung in östlicher Richtung. Mit einer konzentrierten Zuführung von Luftschadstoffen aus der Tunnelröhre, wie befürchtet, ist im Bereich dieses Flurstücks aufgrund der vorherrschenden Westwindlagen und der Tieflage der B 31 nicht zu rechnen (wegen der Schadstoffbelastungen im Bereich des Tunnelmundes vgl. Abschnitt B. IX. 1.).

Allerdings kommt es bei den beiden vom Landwirt bewirtschafteten Grundstücken Flst. Nr. 116/1 und 115 infolge der in diesem Bereich geplanten Straßendämme zu sog. Kaltluftstauräumen. Diese vermindern die Erntemengen und die Qualität und damit auch die Gelderlöse. Solche mittelbaren Schäden wurden für die beiden genannten Grundstücke vom beauftragten Gutachter, Herrn Prof. Dr. Friedrich Weller, festgestellt. Der Vorhabensträger hat hierfür Entschädigung zu leisten. Die Entschädigungspflicht hierfür wird in diesem Planfeststellungsbeschluss (vgl. A. III. 2.) dem Grunde nach festgestellt.

Der Forderung, den Wirtschaftsweg entlang der Nordseite der Trasse etwa zwischen Bau-km 6 +520 und 6 +020 entfallen zu lassen, kann nicht entsprochen werden, da er für die Erschließung dortiger Flurstücke erforderlich ist.

Um zu vermeiden, dass der Landwirt von seiner Hofstelle zum Flst. Nr. 115 einen erheblichen Umwege in Kauf nehmen muss, hat der Vorhabensträger seine Planung geändert. Aufgrund der Einwendung des Landwirts ist nunmehr im Bereich seiner Hofstelle über den dort vorgesehenen Tunnel eine Verbindung zum nördlich der Trasse verlaufenden Wirtschaftsweg vorgesehen.

Wegen der befürchteten Lärmeinwirkung auf das Gebäude Fuchsweg 23 und der Forderung nach einer Verlängerung des Tunnels in westliche Richtung wird auf die Ausführungen unter B. VIII. 3.1.4.2. verwiesen.

Die Befürchtungen, die natürliche Entwässerung des Flurstücks Nr. 116/1 werde maßnahmebedingt beeinträchtigt, was zu einer Vernässung der Fläche führe, ist unbegründet. In den Planunterlagen ist eine Entwässerungsmulde vorgesehen, durch die das Oberflächenwasser abgeführt werden kann. Die befürchtete Schadstoffbelastung der an die Trasse angrenzenden Obstbauflächen ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unbegründet, da alle vom Einwender bewirtschafteten Flächen einen größeren Abstand als 10 m zur Trasse haben (vgl. auch oben unter B. IX. 3).

3.17. EWNr. 17



Der Bevollmächtigte des Einwenders hat im Verfahren vorgetragen, die maßnahmebedingten Flächeninanspruchnahmen führten zu einer massiven Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebes seiner Mandantschaft.

Der Betrieb wird als Ackerbaubetrieb mit Milchviehhaltung geführt. Der Sachverständige der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, der mit der Begutachtung des Betriebs beauftragt wurde, kommt zum Ergebnis, dass der Betrieb bereits im jetzigen Zustand aus betriebswirtschaftlicher Sicht existenzgefährdet ist. Betriebsinvestitionen, die für eine längerfristige Weiterführung des Betriebs notwendig gewesen wären, sind in den letzten Jahren nicht erfolgt. Ob der Einwender finanziellen Ausgleich wegen Verlust staatlicher Ausgleichszahlung (Erhöhung der sogenannten GV-Zahl) oder, wie vorgetragen, wegen einer „Verdickung“ der im Falle der Pachtrückgabe von Grundstücken zurückzugebenden Milchquote beanspruchen kann, ist im Entschädigungsverfahren zu prüfen. Zu einer Existenzgefährdung führen solche Verluste jedenfalls nicht.

Unzumutbare Lärmimmissionen für die im Außenbereich gelegene Hofstelle entstehen nicht. Die maximal auftretenden Lärmwerte am Gebäude Riedern 3 werden nach Berechnungen der Straßenbauverwaltung 53,6/46,2 dB (A) betragen. Damit sind die nach der 16. BImSchV vorgeschriebenen Lärmgrenzwerte für den Außenbereich (64/54 dB (A)) bei weitem eingehalten. Wegen Lärm- und Schadstoffbelastung vgl. im Übrigen unter B. VIII. 3 und B .IX. 1..

Vom Flst. Nr. 254, Gemarkung Friedrichshafen, das eine Größe von 0,9777 ha aufweist, werden für die Trasse der B 31 neu auf Dauer 0,3645 ha in Anspruch genommen. Somit verbleiben ca. über 0,6 ha, die der Landwirt weiterhin ackerbaulich nutzen kann. Sofern Bewirtschaftungerschwernisse durch den erforderlichen Flächenanschnitt erfolgen sollten, sind diese vom Vorhabensträger außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu entschädigen.

3.18. EWNr. 18

--

Der Einwender ist Pächter der für die Trasse erforderlichen Flurstücke Nr. 214, 214/1 und 222, Gemarkung Friedrichshafen. Sein Bevollmächtigter hat „massive Existenzgefährdung“ eingewandt. Der Landwirt bewirtschaftet einen Obstbaubetrieb mit einer Größe von ca. 30 ha. Maßnahmebedingt gehen ihm 0,7209 ha Pachtflächen verloren. Dies entspricht etwa 2,4 % seiner Betriebsfläche. Bei einem so geringen Flächenverlust, so das Ergebnis des Gutachters der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, ist eine Existenzgefährdung nicht zu befürchten.

Das gepachtete Flst. Nr. 214 ist aufgrund der planfestgestellten Maßnahme kaltluftgefährdet. Es besteht ein Anspruch auf angemessene Entschädigung (vgl. Einwender Nr. 21)

3.19. EWNr. 19

Der Einwender ließ durch seinen Bevollmächtigten im Planfeststellungsverfahren vortragen, dass die Inanspruchnahme seiner Flurstücke 150 und 156/2, Gemarkung Friedrichshafen, die an seine Tochter verpachtet und von dieser bewirtschaftet würden, zu einer „massiven Existenzgefährdung“ führe.

Gegenüber dem mit der Begutachtung beauftragten Sachverständigen äußerte der Einwender jedoch, dass er Altersgeld beziehe und deswegen keine Existenzgefährdung geltend mache. Da er ganz offensichtlich keine Landwirtschaft mehr betreibt, stellt sich die Frage der Existenzgefährdung nicht mehr. Vom Flst. Nr. 150 mit einer Größe von ca. 2,38 ha hat der Vorhabensträger bereits im Jahre 1991 rund 0,89 ha erworben. Von diesem Flurstück werden insgesamt ca. 1,59 ha für das Vorhaben benötigt. Anscheinend hat der Einwender bzw. dessen Pächterin die von der Bundesrepublik erworbene Fläche bislang für landwirtschaftliche Zwecke weitergenutzt. Die verbleibende Fläche an der Südseite des Grundstücks, deren wirtschaftliche Weiternutzung der Betroffene in Frage stellt, wird der Vorhabensträger übernehmen. Dies hat er zugesagt (vgl. die Zusage unter A. IV. 1. h.).

Der Einwender befürchtet des Weiteren, dass auf dem Flst. Nr. 156/2 von dem der Vorhabensträger 1265 m² für Ausgleichszwecke in Anspruch nimmt, ebenfalls eine nicht mehr wirtschaftlich sinnvoll zu nutzende Restfläche entsteht.

Das Flurstück hat insgesamt eine Größe von 2699 m². Der landschaftspflegerische Begleitplan sieht auf diesem Grundstück die Anlage eines Gewässerrandstreifens zum Schutz des Mühlbaches gegenüber Stoffeinträgen und zur natürlichen Eigenentwicklung vor. Die Fläche kann weiterhin unter Beachtung der Vorgaben des Wassergesetzes für Gewässerrandstreifen insgesamt landwirtschaftlich genutzt werden. Wesentliche Nutzungseinschränkungen werden über das hinaus, was das Wassergesetz fordert, nicht entstehen.

Die befürchteten Lärm- und Schadstoffbelastungen sind für die Einwender zumutbar. Beim Gebäude Fuchsweg 2 werden die einschlägigen Grenzwerte eingehalten. Auf die Ausführungen in B. VIII. 3 und B. IX. 1 wird verwiesen.

Wegen der Kaltluftgefährdung des Flst. Nr. 156/1 - hierzu wurden keine Einwendungen vorgebracht - wird auf A. III.1 und die Ausführungen zu B. IX. 3 verwiesen.

3.20. EWNr. 20

Die Flurstücke Nr. 470, 473 sowie 493 werden für das Vorhaben als Ausgleichsflächen (Nr. 470 und 473) bzw. für die Straßenbaumaßnahme ganz oder teilweise benötigt. Teilflächen vom Flurstück 473 und 493 wurden bereits von der Bundesstraßenverwaltung mit Kaufvertrag vom 11.04.1988 erworben.

Der Einwender trägt gegen die Inanspruchnahme der genannten Grundstücke wie auch gegenüber der Gesamtplanung keine substantiierten Einwendungen vor.

3.21. EWNr. 21

Mehrere Grundstücke des Einwenders werden entweder ganz oder teilweise für die Trasse selbst oder aber für Ausgleichszwecke benötigt. Teilweise handelt es sich aber hierbei auch um Flächen, die er selbst verpachtet hat.

Der landwirtschaftliche Sachverständige der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben kam nach einer Begutachtung des Obstbaubetriebs zum Ergebnis, dass der mit der Straßenbaumaßnahme verbundene Flächenverlust eine Existenzgefährdung nicht bewirken kann, zumal der größte Teil der Eigentumsflächen verpachtet ist und der Einwender sich aus der Landwirtschaft als Haupterwerbsquelle zurückgezogen hat.

Der Betroffene rügt die Durchschneidung des Flst. Nr. 214, Gemarkung Friedrichshafen, das er als landwirtschaftlich besonders wertvoll bezeichnet, da es sich um eine Südhanglage mit äußerst günstigen Bedingungen für den Intensivobstbau handelt. Durch die trassenbedingte Durchtrennung hält er den südwestlichen Teil dieses Flurstücks für nicht mehr wirtschaftlich nutzbar. Das Flurstück hat er verpachtet. Durch eine Trassenverschiebung kann die Situation für das Flst. Nr. 214 nicht gemildert werden, da eine solche aufgrund existierender Zwangspunkte (Hermannsberg, Sportgelände Schnetzenhausen) nicht möglich ist. Die befürchteten wirtschaftlichen Folgen sind sicherlich nicht von der Hand zu weisen. Die Straßenbauverwaltung wird auch zu prüfen haben, ob Durchschneidungsschäden entstehen und entschädigt werden müssen.

Die östlichen Bereiche der Flurstücke Nr. 214, 289, dessen Eigentümer der Einwender ist, werden durch einen neu geplanten Hauptwirtschaftsweg, der durch Bauwerk 9 am Sportplatz Schnetzenhausen unter der B 31 neu hindurchgeführt wird, erschlossen. Falls, wie vorgetragen, tatsächlich erhebliche Umwege für die Bewirtschaftung der Flurstücke entstehen sollten, sind Entschädigungszahlungen durch den Vorhabensträger im Rahmen des erforderlichen Grunderwerbs zu prüfen.

Eigentümer der Flurstücke Nr. 222 und Nr. 223 ist nach Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde die Bundesrepublik Deutschland bzw. eine Erbengemeinschaft und nicht der Einwender.

Für die Flurstücke Nr.214, 220 und Nr. 286, deren Eigentümer der Einwender ist, wird es infolge des entlang der Trasse vorgesehenen Dammes mit aufgesetzter Lärmschutzwand zu einer Veränderung des Kleinklimas kommen. Dies ergab ein vom Vorhabensträger eingeholtes Gutachten bei Herrn Professor Dr. Weller. Danach ist die Entstehung von Kaltluftseen nicht ausgeschlossen. Das Frostrisiko für die landwirtschaftlichen Nutzflächen wird dadurch verschärft. Die Spätfrostgefahr wird zunehmen. Diese Situation lässt sich jedoch wegen des fehlenden Trassierungsspielraumes infolge der Zwangspunkte, die sich durch den Hermannsberg und das Sportgelände von Schnetzenhausen ergeben, nicht verhindern.

Der Einwender hat einen Anspruch auf Entschädigung. Dieser Entschädigungsanspruch wurde in diesem Planfeststellungsbeschluss (vgl. A. III. 2) dem Grunde nach festgestellt.

Zu der befürchteten Anreicherung der Luftschadstoffe im Bereich der Kaltluftseen mit negativen Auswirkungen auf Qualität und Vermarktung des produzierten Obstes wird es nicht kommen. Aufgrund der hierzu vorgebrachten Einwendungen hat der Vorhabenssträger eine ergänzende Stellungnahme des Professors Dr. Weller eingeholt.

Dieser kommt zum Ergebnis, dass eine solche Situation nur dann eintritt, wenn die in den Staubereich einströmende Kaltluft Schadstoffe mit sich führt. Eine solche Situation ist nach Einschätzung des Gutachters jedoch vorliegend nicht zu erkennen, da die Staubbereiche aus nicht belasteten Gebieten oberhalb der Dämme gespeist werden.

Dagegen werden die auf den Dämmen entstehenden Emissionen von den aus dem Staubereich über die Dämme strömenden Kaltluftmassen talwärts weggeführt und dabei mit weniger belasteter Luft durchmischt, was ihre Verdünnung zur Folge hat. Oberhalb des Dammes kann eine Anreicherung von Emissionen praktisch ausgeschlossen werden, es sei denn, dass solche aus anderen talaufwärts liegenden Emittenten in die Richtung dammabfließender Kaltluft gelangen. Für diesen Fall wäre dann aber der E-

mittent und nicht der Damm bzw. der Vorhabensträger der Verursacher. Wegen der Schadstoffbelastung im Übrigen, vgl. die Ausführungen zu B.IX.2..

3.22. EWNr. 22

Die vorübergehende Inanspruchnahme des Flst. Nr. 153/4, Gemarkung Friedrichshafen, Flur Nr. 8, mit 265 m² ist im Zusammenhang mit Baumaßnahmen an der Klufturner Straße, die zur Angleichung im Zusammenhang mit der geplanten Anschlussstelle Klufturner/Spaltenstein erforderlich werden, notwendig. Es muss im Bereich dieses Grundstücks entlang der Klufturner Straße ein Arbeitsstreifen zur Verfügung stehen. Der Vorhabensträger darf nach diesem Planfeststellungsbeschluss das Grundstück nur dann in Anspruch nehmen, wenn dies für die Arbeiten zwingend erforderlich wird. Ablagerungen von Bodenmaterial dürfen auf dem Grundstück nicht erfolgen (vgl. A.III. Sonstiges Nr.1) Er hat jederzeit sicherzustellen, dass der Zugang zum Grundstück möglich bleibt.

Wegen der Lärmbelastung der Gebäude Klufturner Straße 77, 77/1 und 77/2 sowie der Außenwohnbereiche dieser Grundstücke, vgl. die Ausführungen unter B.VIII.3.

Wegen der befürchteten „erheblichen Belastungen“ durch Abgase wird auf die Ausführungen unter B. IX. 1. verwiesen.

Sofern Grünanlagen auf den Grundstücken der Einwender in Mitleidenschaft gezogen werden müssen, hat diese der Vorhabensträger wiederherzustellen bzw. Entschädigung zu leisten.

Erschütterungsschäden an den Gebäuden der Einwender sind weder durch die Baumaßnahme selbst noch durch den Verkehr auf der B 31 neu mit ihrer Anschlussstelle Klufturner/Spaltenstein zu erwarten.

Die erforderliche Angleichung der Klufturner Straße erfolgt geländegleich. Die Anschlussstelle liegt vom nächst gelegenen Gebäude Klufturner Straße 77/2 ca. 110 m entfernt. Die Trasse selbst, die größere Eingriffe in das vorhandene Gelände erforderlich macht, liegt ca. 200 m vom nächst gelegenen Gebäude 77/2 entfernt. Für den östlich der Klufturner Straße vorgesehenen Damm werden nicht so große Geländemassen abgelagert, dass dadurch negative Folgen für die Geländestatik zu befürchten sind. Schäden an den relativ neuen Gebäuden der Einwender sind deshalb nicht zu erwarten.

ten. Dies gilt auch für Gebäudeschäden infolge von Erschütterungen durch den laufenden Verkehr auf der Klufferner Straße. Hierfür gibt es keine Anhaltspunkte.

Das geforderte Beweissicherungsverfahren wird daher nicht für notwendig gehalten.

In unmittelbarer Nähe der Gebäude 77, 77/1 und 77/2 ist auf der Westseite der L 328 b (Klufferner Straße) ein kombinierender Geh- und Radweg vorgesehen, so dass in diesem Bereich für Fußgänger und Fahrradfahrer ausreichende Sicherheit gewährleistet wird. Im übrigen kommt es sowohl in der Zwischenstufe als auch im endgültigen Planungsfall 7.5 in der Klufferner Straße zu deutlichen Verkehrsabnahmen (Zwischenstufe: 3700 Kfz/24h, Planungsfall 7.5: 2300 Kfz/24h jeweils bezogen auf den Prognosehorizont 2020). Die Einwender haben nicht vorgetragen, wo genau sie die Gefährdungen für Fußgänger, Kinder und Fahrradfahrer erwarten.

Wegen den übrigen Einwendungen wird auf die entsprechenden Abschnitte in diesem Planfeststellungsbeschluss verwiesen.

3.23. EWNr. 23



Von den Flurstücken Nr. 469 und 484, beide Flur Kluffern, sowie vom Flst. Nr. 213, Flur Friedrichshafen Nr. 8, werden insgesamt auf Dauer 2817 m² und vorübergehend insgesamt 1463 m² für die Maßnahme selbst bzw. für erforderliche Kompensationsflächen benötigt. Dafür fordern die Einwender die Bereitstellung von geeignetem und zusammenhängendem Ersatzland. Ein solches Angebot wurde ihnen nicht unterbreitet, da keine Existenzgefährdung geltend gemacht wurde. Eine Verschiebung der Trasse ist wegen der vorhandenen Zwangspunkte nicht möglich. Auf die Anlage von Gewässerstrandstreifen auf Flst. 469 kann nicht verzichtet werden, da die Konzeption des landschaftspflegerischen Begleitplanes die durchgehende Aufwertung der Brunnisachau vorsieht. Die entstehenden Restflächen sind von Größe und Zuschnitt her weiter landwirtschaftlich nutzbar. Evtl. Wirtschaftserschwernisse sind vom Vorhabensträger zu entschädigen.

Wegen der befürchteten Lärmbelastung ihres Hofgrundstücks hat der Vorhabensträger Lärmberechnungen durchgeführt. Dabei ergab sich, dass die gesetzlichen Grenzwerte nicht überschritten werden (vgl. hierzu B.VIII.3.).

Wegen der übrigen Einwendungen wird auf die entsprechenden Abschnitte in diesem Planfeststellungsbeschluss verwiesen.

3.24. EWNr. 24

Der Einwender ist Eigentümer der Flurstücke Nr. 209/9 und 209/11, Flur Friedrichshafen. Das Flst. Nr. 209/2, Flur Friedrichshafen, hat er inzwischen an die Firma J. Wagner, Verwaltungs-GmbH veräußert.

Die beiden noch im Eigentum des Einwenders verbliebenen Grundstücke werden lediglich mit insgesamt 849 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Diese Flächen müssen während der Bauphase als Arbeitsstreifen entlang der geplanten Trassierung bzw. entlang der L 328 b als Arbeitsstreifen bzw. für Zwischenlagerungen in Anspruch genommen werden. Vom verkauften Flst. Nr. 209/2 werden 387 m² auf Dauer benötigt. Auf dieser Fläche wird eine Lärmschutzwand mit einer Höhe zwischen 3 m und 5 m erforderlich. Den dort ursprünglich vorgesehenen Lärmschutzwall mit aufgesetzter Lärmschutzwand sieht die jüngste Planung aus Gründen des Denkmalschutzes wegen der sogenannten „Villa Wagner“, die sich auf dem Flst. Nr. 209/2 befindet, nicht mehr vor. Er ist entfallen.

Auch nachdem der ursprünglich vorgesehene Lärmschutzwall zum Schutz des Flst. Nr. 209/2 entfallen ist, wird das Flst. Nr. 209/2 in Zukunft nur noch über den Ortsweg Flst. Nr. 153 und über die bestehende Grundstückshauptzufahrt erschlossen, da entlang der Klufturner Straße auf der gesamten Länge des Flurstücks eine Lärmschutzwand errichtet wird und somit eine Zugangsmöglichkeit entlang der Längsseite des Flurstücks nicht mehr besteht. Dies ist für den neuen Grundstückseigentümer jedoch zumutbar, zumal die Bebauung insbesondere auch im Hinblick auf die Garagen auf den Ortsweg Flst. Nr. 153 ausgerichtet ist und die Erschließung des Grundstücks bis heute über diesen Weg erfolgt.

Wegen der Lärmschutzproblematik für die „Villa Wagner“, vgl. die Ausführungen zu B.IX.7.

Das wegen befürchteter Erschütterungsschäden für die Villa Wagner geforderte Beweissicherungsverfahren hat der Vorhabensträger zugesagt, zumal infolge der Nähe zur geplanten Trasse, die im Bereich der Villa im Einschnitt verlaufen wird, Schäden nicht völlig ausgeschlossen werden können (vgl. Zusage A IV 1. I.).

3.25. EWNr. 25

Der Einwender betreibt einen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb mit einer Gesamtfläche von ca. 8,5 ha mit den Betriebszweigen Viehzucht und Obstbau. Ca. 1,75 ha werden obstbaulich genutzt, der Rest als Grünland bewirtschaftet. Für den Straßenbau (Anschlussstelle Kluffern/Spaltenstein) wird das gesamte Grundstück Flst. Nr. 214 mit einer Größe von 9.032 m² benötigt. Dieses wird derzeit obstbaulich genutzt. Außerdem wird die Inanspruchnahme von 1.687 m² des Grundstücks Flst. Nr. 468 (Gesamtgröße 6.192 m²), Gemarkung Kluffern, für Ausgleichszwecke erforderlich. Die Planung sieht dort die Extensivierung eines Gewässerrandstreifens entlang der Brunnisach vor. Der Landwirt wendet ein, dass diese Inanspruchnahmen für seinen landwirtschaftlichen Betrieb existenzgefährdet seien.

Eine solche führt die Maßnahme jedoch nicht herbei.

Der landwirtschaftliche Sachverständige der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben kommt zum Ergebnis, dass der Betrieb bereits aufgrund seiner jetzigen Struktur keine Existenzgrundlage mehr besitzt und bei objektiver Betrachtungsweise bereits im jetzigen Zustand aus betriebswirtschaftlicher Sicht existenzgefährdet ist. Dies gilt auch dann, wenn man das Alter des Einwenders nicht berücksichtigt.

Auch das für das Flurstück Nr. 214, Gemarkung Friedrichshafen, vorgelegte Klimagutachten des Prof. Dr. Weller führt zu keinem anderen Ergebnis. Dieses stellt zwar fest, dass das Flurstück infolge des Vorhabens kaltluftgefährdet ist. Dadurch kommt es zu Ertragseinbußen, die aber zu gering sind, um existenzbedrohend zu wirken. Für die erwarteten Mindererträge hat der Landwirt Anspruch auf Entschädigung (vgl. A.III.2.).

Der Vorhabensträger hat dem Einwender gleichwohl, wie von diesem gewünscht, Ersatzflächen angeboten. Es handelt sich dabei um die Flurstücke Nr. 639/3 und 604/4, Gemarkung Kluffern. Das Ersatzflächenangebot wurde bisher nicht angenommen.

Das Flst. Nr. 468, Gemarkung Kluffern, kann im Eigentum des Landwirts belassen werden. Es ist jedoch die Bestellung einer Grunddienstbarkeit erforderlich. Die Einschränkung der Nutzung wurde im Gutachten des landwirtschaftlichen Sachverständigen berücksichtigt.

Die Hofstelle des Landwirts liegt entlang der Klufferner Straße und wird auch durch diese erschlossen. Er befürchtet durch eine Verkehrszunahme erhebliches zusätzliches

Gefährdungspotenzial sowohl für sich als auch für den fließenden Verkehr, da er die Kluftherner Straße mit langsam fahrenden Landwirtschaftsmaschinen nutzen muss und davon ausgeht, dass der Verkehr infolge der Planung des Vorhabensträgers auf der Kluftherner Straße zunimmt.

Der Verkehr auf der bestehenden L 328 b im Bereich der Hofstelle des Einwenders nimmt in der sogenannten Zwischenstufe, also ohne Neubau der K 7743, gegenüber dem Prognosefall im Jahr 2020 um 2.900 Kfz/24h auf insgesamt 13.500 Kfz/24h zu. In der Endkonzeption des Planungsfalls 7.5, den der Vorhabensträger langfristig anstrebt, sinkt dagegen die Verkehrsbelastung im Bereich des Hofes auf dann 3.000 Kfz/24h. Im Zeitraum der Zwischenstufe ergibt sich daher ein zusätzliches Gefährdungspotenzial. Die Verkehrsbehörde des Landratsamts Bodenseekreis wird zu untersuchen haben, welche geeigneten verkehrsrechtlichen Maßnahmen anzuordnen sind, um das Gefährdungspotenzial zu vermindern. Im Planfeststellungsbeschluss ist dies nicht möglich.

Wegen befürchteter zusätzlicher Lärm- und Abgasbelastung der Kluftherner Straße im Bereich der Hofstelle des Einwenders wird auf die Ausführungen zu B.VIII.3. und B.IX.2.verwiesen.

Der Einwender fordert eine andere Anschlussstellenkonzeption. Er will die Verlagerung der Anschlussstelle Klufthorn/Spaltenstein, wodurch bewirkt werde, dass sein Flst. Nr. 214, das derzeit für den Bau dieses Knotens erforderlich ist, „geschont“ werden könne. Ebenfalls werde dadurch die Zunahme des Verkehrs auf der Kluftherner Straße vermieden. Wegen der sich auf der Grundlage der Verkehrskonzeption des Vorhabensträgers ergebenden Erforderlichkeit des Knoten Klufthorn/Spaltenstein, vgl. die Ausführungen unter B.IV und B.V..

Die übrigen Einwendungen werden bei den entsprechenden Gliederungspunkten dieses Planfeststellungsbeschlusses abgehandelt.

3.26. EWNr. 26

Die Einwender haben die von der Maßnahme betroffenen Flurstücke Nr. 142, 298, 524 und 180/2 veräußert. Sie wenden sich gegen die Inanspruchnahme der genannten Flurstücke zu Ausgleichszwecken.

Der landschaftspflegerische Begleitplan sieht für diese Grundstücke die Extensivierung als Feuchtgrünland vor. Die Einwender wollen wissen, welche Beeinträchtigungen und Bewirtschaftungerschwernisse erfolgen und welche Entschädigung vorgesehen ist.

Bei den betroffenen Flächen handelt es sich um Kernflächen des landschaftspflegerischen Maßnahmenkonzepts. Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen sind zur Kompensation des mit dem Bau der B 31 neu verbundenen Eingriffs in Natur und Landschaft unverzichtbar. Die Flächen können wie bisher als Mähwiese (ein- bis zweimalige Mahd im Jahr, keine mineralische oder flüssige Düngung - nur Festmist) genutzt werden. Jedoch ist die Bestellung einer Grunddienstbarkeit zur Nutzungsbeschränkung im Sinne der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahme erforderlich. Die derzeitige Bewirtschaftung nach biologischen Richtlinien entspricht der naturschutzfachlichen Zielsetzung. Innerhalb des Gewässerrandstreifens ist die Entwicklung von Hochstauden vorgesehen.

Entschädigungsfragen sind im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren zu klären.

3.27. EWNr. 27

Der Einwender hat im Verfahren bemängelt, dass eine Zufahrt zu seinem Flst. Nr. 250, Gemarkung Friedrichshafen, Flur 6, das von der Straßenbaumaßnahme betroffen ist, nicht mehr möglich sei.

Der Vorhabensträger hat aufgrund dieser Einwendung seine Planung geändert. Es ist nun eine Zufahrt von der K 7742 oberhalb der geplanten Straßenböschung der B 31 vorgesehen. Der Einwendung wurde damit entsprochen.

3.28. EWNr. 28

Die Einwender lehnen die Inanspruchnahme des Flst. Nr. 494/1, Gemarkung Friedrichshafen, für Ausgleichsmaßnahmen ab. Der Nebenerwerbsbetrieb des Sohnes, der das Flst. Nr. 494/1 gepachtet habe, sei existenzgefährdet, wenn nicht Ersatzflächen zur Verfügung gestellt würden.

Der Sachverständige der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben kommt zum Ergebnis, dass die Inanspruchnahme des Flst. Nr. 494/1 eine Existenzgefährdung des Pächters nicht bewirkt. Dessen Haupterwerbsquelle liegt außerhalb der Landwirtschaft.

Die landwirtschaftliche Nutzung des Flst. Nr. 494/1 ist unter Berücksichtigung des Maßnahmenkonzepts des landschaftspflegerischen Begleitplans unter folgenden Bedingungen, die grundbuchrechtlich abzusichern sind, möglich:

1. Es darf keine Nutzungsintensivierung gegenüber der derzeitigen Nutzung erfolgen. Neupflanzungen von Obstbäumen innerhalb des Gewässerrandstreifens (Abstand mindestens 15 m) sind ebenso nicht möglich wie die Umwandlung in Niederstammkulturen und der Eintrag von Spritzmitteln.
2. Eine rund 12 m breite bestehende Ackerparzelle des Flst.Nr. 494/1, die unmittelbar an den Manzeller Bach angrenzt, ist in standortgemäßen Grünlandbestand umzuwandeln.
3. Das Grünland im Bereich des Gewässerrandstreifens ist extensiv zu pflegen (ein- bis zweimalige Mahd im Jahr). Das Mähgut muss entfernt werden.

3.29. EWNr. 29

Das Straßenbauvorhaben erfordert die Inanspruchnahme von Teilflächen der Flurstücke Nr. 238/1 und 238/2. Die Einwender nutzen die betroffenen Grundstücke, bei denen es sich um eine Obstwiese bzw. einen Obstgarten am Hermannsberg handelt, offensichtlich für die Wochenenderholung und führen aus, dass sie infolge des Teilverlustes dieser Flächen Lebensqualität und Erholungsmöglichkeiten einbüßen. Sie fordern gleichwertige Ersatzgrundstücke.

Im Bereich der beiden betroffenen Grundstücke ist eine Verlegung der Trasse wegen der dort vorhandenen Zwangspunkte (Hermannsberg mit hoher naturschutzfachlicher Bedeutung und Sportgelände Schnetzenhausen) nicht möglich. Gleichwertige Ersatz-

grundstücke stehen dem Vorhabensträger nicht zur Verfügung. Die Stadt Friedrichshafen ist allerdings bereit, die beiden betroffenen Grundstücke vollständig zu erwerben.

3.30. EWNr. 30

Die Einwender haben vorgetragen, einen landwirtschaftlichen Betrieb mit Gartenbau zu bewirtschaften. Von ihren Grundstücken werden die Flurstücke Nr. 197, 198 und 245 durch das Straßenbauvorhaben beansprucht. Sie tragen vor, ihr landwirtschaftlicher Betrieb sei nicht in der Lage, den mit dem Flächenverlust einhergehenden „Vermögens- und Einkommenschaden“ zu verkraften. Die Einwender werden durch die planfestgestellte Maßnahme in ihrer Existenz nicht gefährdet. Der mit der Begutachtung beauftragte landwirtschaftliche Sachverständige der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben hat festgestellt, dass eine Existenzgefährdung schon deshalb nicht zu befürchten ist, weil schon „seit vielen Jahren“ kein Betrieb mehr bewirtschaftet werde. Die Eigentumsflächen sind in einer Größenordnung von ca. 5 ha verpachtet.

Verlust von Pachteinnahmen hat der Vorhabensträger zu entschädigen, soweit diese auf die Maßnahme zurückzuführen sind.

Die übrigen Argumente, die gegen das Vorhaben vorgetragen wurden, werden in diesem Planfeststellungsbeschluss bei den entsprechenden Abschnitten abgehandelt.

3.31. EWNr. 31

Die Einwender rügen, die geplante Nutzung ihrer drei Grundstücke für Kompensationsmaßnahmen.

Vorgesehen ist bzw. war, die Flurstücke 365, 183/1 und 452/2, Gemarkung Kluffern, für Ausgleichszwecke ganz oder teilweise in Anspruch zu nehmen. Die betroffenen Flächen der Flurstücke 365 und 183/1 wurden inzwischen von der Stadt Friedrichshafen erworben, so dass sich die Einwendung insoweit erledigt hat. Gleichwohl hat der Vorhabensträger aufgrund der erhobenen Einwendung auf dem Flst. Nr. 183/1 die dort vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen zur besseren Nutzung des Grundstücks als Obstbaufläche geändert. Die Maßnahmenabgrenzung erfolgt jetzt parallel zu den vorhandenen Obstreihen.

Auf dem Grundstück sollen die Funktionen der Brunnisach für die Belange des Arten- und Biotopschutzes durch Extensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung im Nahbereich des Gewässers verbessert werden.

Ebenfalls wurde die Abgrenzung der LBP-Maßnahme Nr. 5.5 (Gewässerrandstreifen) geändert. Das Flst. Nr. 452/2 (Weg) ist nicht mehr betroffen. Die Abgrenzung verläuft entlang der südliche Grenze des querenden landwirtschaftlichen Weges, so dass keine Inanspruchnahme mehr erfolgt.

Wegen der übrigen Einwendungen, vgl. die entsprechenden Abschnitte in diesem Planfeststellungsbeschluss.

3.32. EWNr. 32

Der Einwender ist Grundstückseigentümer des Flst. Nr. 220, Gemarkung Friedrichshafen, Flur 8, das eine Größe von 9.688 m² aufweist. Für den Bau des Knotens Klufftern/Spaltenstein werden von diesem Grundstück auf Dauer 542 m² benötigt. Vorübergehend werden 425 m² in Anspruch genommen werden müssen.

Der Einwender befürchtet, dass aufgrund der Nähe zum Anschluss Klufftern/Spaltenstein bzw. zur Trasse der B 31 neu die nicht durch die Straßenbaumaßnahme in Anspruch genommene Fläche in Zukunft nicht mehr für Sonderkulturen zur Erzeugung von Nahrungsmittel für Säuglinge und Kleinkindern genutzt werden kann, da der nötige Schutzabstand unterschritten wird. Zur Größe dieses Abstandes hat er nichts vorgetragen.

Der geringste Abstand zur B 31 neu beträgt ca. 55 m, zur Auffahrtsrampe, welche die L 328 b mit der B 31 neu verknüpft, ca. 17 m. Beidseitig ist entlang der Fahrbahnränder der B 31 neu und der Auffahrtrampe eine Seitenablagerung von 2 m Höhe geplant, die bepflanzt werden soll.

Derzeit wird das Grundstück Flst. Nr. 220 nicht als Sonderkulturfläche genutzt. Die bloße Möglichkeit einer Nutzung des Grundstücks zur Erzeugung von Nahrungsmitteln für Säuglinge bzw. verminderter Vermarktungschancen solcher Produkte stellt keinen Belang dar, der bei der Abwägung im Planfeststellungsverfahren besonders zu berücksichtigen wäre (vgl. hierzu VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 05.04.1990 - 5 S 2119/89). Substantiiertes, wie etwa Ertragseinbußen aufgrund vorhandener Nutzungen hat der Einwender nicht dargetan. Ebenso wurde nicht vorgetragen, dass Abnehmer

solcher Nahrungsmittel bestimmte Abstände zu Straßen fordern. Der Einwender spricht nur vom „nötigen Schutzabstand“.

Für seine Pachtgrundstücke Flurstücke Nr. 360, 361, 362, 363 befürchtet der Einwender starke Beeinträchtigungen des dort offensichtlich vorhandenen ökologisch hochwertigen Baumbestandes, der die Kriterien für „ökologisch erzeugten Apfelsaft“ erfüllen soll, wofür der Einwender nach eigenen Angaben langjährige Lieferrechte hat. Außerdem verwerte er die Äpfel in einer eigenen Brennerei. Durch die Beseitigung dieser Baumbestände befürchtet er großen Schaden.

Die genannten Grundstücke liegen mehrere 100 m von der B 31 neu entfernt und werden durch die Planung in keiner Weise betroffen bzw. belastet. Vermutlich führt er die befürchteten Beeinträchtigungen auf den Bau einer K 7743 neu zurück, die jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist.

Die Flurstücke Nr. 199 und 472, Gemarkung Friedrichshafen bzw. Klufftern, werden für das Straßenbauvorhaben selbst bzw. für Ausgleichsmaßnahmen benötigt und stehen im Eigentum der Stadt Friedrichshafen bzw. der Bundesrepublik Deutschland. Auf den Restflächen des Flst. Nr. 199 kann der Einwender weiterhin, sofern ihm diese Flächen zur Verfügung stehen, Obstbau betreiben.

Wegen der befürchteten Einschränkungen bei der Erzeugung ökologisch erzeugten Apfelsaftes, vgl. die Ausführungen oben zum Flst. Nr. 220.

Das Flst. Nr. 472 ist als Ausgleichsfläche entlang der Brunnisach vorgesehen und wird dem Einwender, der dieses nach eigenen Angaben unentgeltlich nutzt, in Zukunft zur landwirtschaftlichen Nutzung nicht mehr zur Verfügung stehen. Auf die Inanspruchnahme kann wegen des im landschaftspflegerischen Begleitplan verfolgten Kompensationskonzeptes nicht verzichtet werden.

Existenzgefährdung wegen der in Anspruch genommenen Eigentums- bzw. Pachtflächen hat der Einwender nicht geltend gemacht.

Mit einer Zunahme der Spätfrostgefahr ist bei den vom Einwender bewirtschafteten Grundstücken nicht zu rechnen. Aus dem vorgelegten Gutachten des Professors Dr. Weller ergibt sich hierfür nichts.

Nach dem vorliegenden Baugrundgutachten werden die Dämme und Einschnitte, welche für die planfestgestellte B 31 neu erforderlich sind, keine negativen Auswirkungen auf den Wasserhaushalt haben. Mit Grundwasserabsenkungen ist nicht zu rechnen.

Für eine Zunahme der Hagelgefahr durch asphaltierte Straßenflächen bestehen keine Erkenntnisse.

Wegen befürchteter Lärm- und Schadstoffbelastungen, vgl. unter B. VIII.3. und B.IX.2..

3.33. EWNr. 33

Es ist vorgesehen, die Flurstücke Nr. 1837 und 1838 für Ausgleichsmaßnahmen in Anspruch zu nehmen. Vorgesehen ist dort die Anlage eines Gewässerrandstreifens und die Nutzungsextensivierung zum Schutze des Mühlbaches gegen Stoffeinträge, insbesondere Agrochemikalien. Die Maßnahme dient der Lebensraumverbesserung der Bachmuschel und der Stabilisierung der Muschelpopulation. Deshalb kann darauf, wie vom Einwender gewünscht, nicht verzichtet werden. Bereits derzeit gelten für den Einsatz von Pflanzenschutzmittel im Nahbereich von Gewässern gesetzlich vorgeschriebene Mindestabstände. Eine auwaldartige Entwicklung des Uferbewuchses - es wird eine „buschartige“ Renaturierung befürchtet - ist nicht vorgesehen. Die Flurstücke Nr. 1843 und 1848 sind entgegen dem Vorbringen des Einwenders nicht für landschaftspflegerische Maßnahmen vorgesehen.

Weiter wird befürchtet, dass durch „Anhebung“ der Straße im Bereich des Sportplatzes von Schnetzenhausen sogenannte Kaltluftseen entstehen, welche die Obstblüte gefährden. Wegen möglicher projektbedingter Veränderungen des Kleinklimas wurde ein Gutachten bei Professor Dr. Weller eingeholt. Dieses kommt zum Ergebnis, dass in bestimmten Bereichen eine Zunahme von Spätfrostgefahr nachgewiesen werden kann. Davon sind die vom Einwender angesprochenen Grundstücke jedoch nicht betroffen.

3.34. EWNr. 34

Der Einwender hat wegen der betroffenen Parzellen Flurstücke Nr. 97, 96/1, 96/10 und 96/11, Gemarkung Friedrichshafen, Einwendungen erhoben. Die Grundstücke befinden sich alle im Bereich des vorgesehenen Tunnels bei Waggerhausen.

Die Flurstücke Nr. 96/1, 96/10 und 97 hat er inzwischen auf seine Tochter, die ebenfalls Einwendungen erhoben hat, übertragen, so dass er lediglich noch Eigentümer des Flurstücks Nr. 96/11 ist.

Beide Einwender wenden sich gegen die Inanspruchnahme der genannten Grundstücke. Insbesondere sei das Flurstück Nr. 97 stark betroffen, da es diagonal durchschnitten werde. Die verbleibenden Restflächen halten sie für nicht mehr bzw. nur noch eingeschränkt landwirtschaftlich nutzbar.

Der mit einer Begutachtung des landwirtschaftlichen Betriebs beauftragte Sachverständige der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben hat in seiner gutachtlichen Äußerung festgestellt, dass der Einwender keinen landwirtschaftlichen Betrieb mehr betreibt, sondern diesen an seine Tochter übertragen hat. Eine durch das Vorhaben verursachte Existenzgefährdung sieht er nicht. Bewirtschaftungerschwernisse sind neben den Eigentums- bzw. Ertragsverlusten vom Vorhabensträger außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu entschädigen.

In der Erörterungsverhandlung am 26.04.2006 hat der Vorhabensträger zugesagt, die im Grunderwerbsverzeichnis für die vorübergehende Inanspruchnahme vorgesehenen Flächen der Flurstücke Nr. 96/1 und 96/11 auf das unabdingbare Maß zu reduzieren (vgl. die Zusage unter A. IV. 1. j.). Vollständig kann auf diese Flächen nicht verzichtet werden, da sonst im Bereich des Tunnels Bauarbeiten nicht möglich sind. Die Flächen müssen als Arbeitsfläche bzw. Zwischenlagerung für Bauaushub zur Verfügung stehen. Andere geeignete Flächen in der Nähe der betroffenen Grundstücke stehen wegen dort anschließender Bebauung nicht zur Verfügung.

Da das Flst. Nr. 97 inzwischen an die Tochter des Einwenders veräußert wurde, kann diese Fläche, wie geltend gemacht, auch nicht mehr als „Vorbehaltsfläche“ im Zusammenhang mit der Brandweinherstellung dienen.

Sofern die Dränagen in den Flurstücken Nr. 97, 96/1 und 96/11 beschädigt werden, hat der Vorhabensträger hier die Wiederherstellung und das einwandfreie Funktionieren zugesagt (vgl. die Zusage unter A. IV. 2. d.).

3.35. EWNr. 35

Der Einwender ist Grundstückseigentümer des Flst. Nr. 474/1, Gemarkung Friedrichshafen, das er landwirtschaftlich nutzt. Für das Straßenbauvorhaben werden von dieser 1.602 m² großen Fläche 235 m² auf Dauer und vorübergehend 54 m² benötigt. Diese Inanspruchnahme lässt sich wegen der vorgesehenen Trassierung nördlich von Fischbach nicht vermeiden. Der Einwender fordert gleichwertige Ersatzflächen.

Dem Einwender konnte bislang kein Ersatzlandangebot gemacht werden. Existenzgefährdung besteht nicht und wurde auch nicht geltend gemacht.

Der Einwender legt ferner dar, dass der landwirtschaftliche Weg zur „Hubstöcke“ durch die geplante Trassierung unterbrochen werde. Er fordert deshalb an dieser Stelle (etwa bei Bau-km 1 + 320) eine Überführung bzw. Unterführung, da er sonst in Zukunft zu seinem Grundstück, das er bislang zu Fuß auch mit der Schubkarre erreichen könne, einen Umweg von ca. 1 km zurücklegen müsse. Das betroffene Grundstück nennt er nicht.

Die Möglichkeit aus dem Bereich Steinäcker zu den nördlich der Trasse liegenden landwirtschaftlich genutzten Grundstücken zu gelangen, eröffnet das Bauwerk Nr. 18, eine Brücke im Zuge eines Wirtschaftsweges über die B 31 neu sowie über das parallel dazu verlaufende Industriegleis bei Bau-km 1 + 587,5. Sofern mit dieser Querungsmöglichkeit für den Einwender ein unzumutbarer Umweg verbunden ist, wie von diesem vorgetragen, wird die Straßenbauverwaltung im Zuge der Entschädigungsverhandlung zu prüfen haben, ob hier auch eine Mehrwegsentschädigung zu leisten ist. Vom Zugang zu landwirtschaftlich genutzten Flurstücken nördlich der geplanten Trasse wird der Einwender jedenfalls nicht abgeschnitten.

Für die Flurstücke Nr. 462/6 und 474 hat der vom Vorhabensträger beauftragte Gutachter Prof. Dr. Weller projektbedingt eine Zunahme der Spätfrostgefahr nachgewiesen. Der Einwender hat gegen den Vorhabensträger einen Entschädigungsanspruch, der in diesem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach festgestellt wird (vgl. A.III.2.).

Der Einwender hat ferner vorgetragen, die Flst. Nr. 460/2, 462/6, 424, 474 und 473, die in unmittelbarer Nähe zur B 31 neu liegen, landwirtschaftlich zu bewirtschaften. Infolge verkehrsbedingter Schadstoffimmissionen, die auf den Bau der B 31 neu zurückzuführen seien, werde befürchtet, dass die dort angebauten Produkte nicht mehr „zu kostendeckenden Preisen“ zu verkaufen seien. Er fordert deshalb Entschädigungszahlungen.

Bis auf einen Teil des Flst. Nr. 424 sind die genannten Grundstücke zum äußeren Rand der durchgehenden Fahrbahn der planfestgestellten Trasse mehr als 10 m entfernt. Bei diesem Abstand ist mit keiner Schadstoffbelastung zu rechnen, die auf den Verkehr der neuen B 31 zurückzuführen wäre. Es gilt als gesicherter Stand der Wissenschaft, dass landwirtschaftliche Erzeugnisse, die in größerer Entfernung als etwa 10 m von einer vielbefahrenen Straße angebaut werden, keine erhöhte Schadstoffbelastung aufweisen. Für den Teil des Flst. Nr. 424, der innerhalb dieses 10 m-Abstandes liegt, hat der Einwender unter den in A.III.1 genannten Voraussetzungen Anspruch auf angemessene Entschädigung (vgl. hierzu auch B.IX.4).

Wegen der übrigen Einwendungen wird auf die Ausführungen in den entsprechenden Abschnitten dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

3.36. EWNr. 36

Der Einwender wendet sich gegen die vorübergehende Inanspruchnahme von Teilflächen der Flurstücke Nr. 185/2, 173/3 und 173/4. Insbesondere bittet er zu beachten, dass sich auf dem Flst. Nr. 185/2 eine junge Obstanlage befindet und auch eine nur vorübergehende Beanspruchung dort zu unverhältnismäßigen Erschwernissen in der Bewirtschaftung der gesamten Obstbauanlage führen kann. Er bittet dies zu berücksichtigen und erforderlichenfalls an anderer Stelle im offenen Wiesengelände Lagerfläche bereit zu stellen.

In den Planfeststellungsunterlagen ist keine Inanspruchnahme - auch nicht eine vorübergehende - des Flst. Nr. 173/3 vorgesehen. Der Vorhabensträger hat der Einwendung insoweit entsprochen, als er die zur vorübergehenden Inanspruchnahme vorgesehene Fläche auf dem Flst. Nr. 185/2, Gemarkung Friedrichshafen, von ursprünglich 8.492 m² auf 6.500 m² reduzierte. Dabei erfolgt die Reduzierung in dem Bereich, den der Einwender in einem seinem Einwendungsschreiben beigefügten Plan gekennzeichnet hat. Eine weitere Reduzierung ist nicht möglich, da die Flächen auf den beiden Flurstücken Nr. 185/2 und 173/4 für die Ablagerung von Bauaushub benötigt werden. Da die Flächenreduzierung auch auf dem Flst. Nr. 185/2 nicht Gegenstand der letzten Planauslegung waren, hat der Vorhabensträger die Reduzierung entsprechend seinem nachträglich erstellten Plan vom 31.01.2008 zugesagt (vgl. die Zusage unter A. IV. 1. i.).

Ebenfalls zugesagt wurde, dass entsprechend dem Wunsch des Einwenders bei der Bauausführung auf das in den Flurstücken Nr. 185/2, 173/3 und 173/4 verlaufende Gewässer Rücksicht genommen wird und die in diesem Bereich verlaufende Dole, die den dort vorhandenen Weg unterquert, erneuert wird (vgl. die Zusage unter A. IV. 2. e.).

Hinsichtlich der übrigen Einwendungen zu Lärm- und Schadstoffbetroffenheiten, vergleiche die Ausführungen in den entsprechenden Abschnitten dieses Planfeststellungsbeschlusses.

3.37. EWNr. 37

Die Erbgemeinschaft wendet sich gegen die Inanspruchnahme des Flst. Nr. 544, Gemarkung Friedrichshafen, zu Ausgleichszwecken.

Der landschaftspflegerische Begleitplan sieht für dieses Grundstück (vgl. LBP-Maßnahme 3.5) die Entwicklung von Wald über die natürliche Sukzession vor. Dabei ist das Flst. Nr. 544 als schmale Grünlandfläche vor dem Wald nur für die Entwicklung von Hochstauden vorgesehen. Die eigentliche Waldentwicklung bezieht sich auf das Flst. Nr. 549.

Die Erbgemeinschaft macht insbesondere Bewirtschaftungerschwernisse (Flächen für den Holzeinschlag) geltend und wendet sich gegen die „Schließung von Dränageleitungen und Entwässerungsgräben“.

Gräben- und Dränageleitungen werden jedoch auf dem Flst. Nr. 544 nicht geschlossen. In der Erörterungsverhandlung am 28.04.2006 sagte die Straßenbauverwaltung zu, dass die vorgesehene Vernässung den Waldbereich der Einwender nicht tangiert und der Holzeinschlag gewährleistet wird. Damit war der Vertreter der Erbgemeinschaft einverstanden (vgl. die Zusage unter A. IV. 2. f.).

3.38. EWNr. 38

Der Einwender bewirtschaftet mit seiner Frau einen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb. Die Betriebsschwerpunkte sind die Milchviehhaltung mit Nachzucht und Obstbau. Nach Feststellung des Sachverständigen der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben erleidet der Betrieb infolge der planfestgestellten Maßnahme einen Flächenverlust von ca. 5 % seiner berücksichtigungsfähigen Betriebsfläche. Eine Gefährdung der Existenz seines Betriebes ist damit nicht verbunden zumal keine Intensivkulturen betroffen sind. Der Flächenverlust ist für den betroffenen Landwirt zumutbar. Die geforderten Ersatzflächen kann der Vorhabensträger nicht zur Verfügung stellen.

Auf die Inanspruchnahme des betroffenen Grundstücks Flst. Nr. 244, Gemarkung Friedrichshafen kann nicht verzichtet werden. Es ist für den Trassenbau erforderlich. Bei einer Gesamtfläche von ca. 3,4 ha werden davon ca. 1.500 m² benötigt. Teilweise werden Pachtflächen des Einwenders in Anspruch genommen. Auch bei Berücksichtigung die-

ses Flächenverlustes kommt es zu keiner Existenzgefährdung. Dies hat der Einwender gegenüber dem Sachverständigen der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben eingeräumt. Für den Flächenverlust wird er außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens entschädigt.

3.39. EWNr. 39

Drei der Einwender bewirtschaften in der Rechtsform einer GbR einen landwirtschaftlichen Betrieb zur Milchviehhaltung und zum Ackerbau mit einer Größe von ca. 85 ha. Sie haben u.a. eingewandt, der Betrieb sei durch maßnahmebedingte Flächenverluste in seiner Existenz bedroht. Die in Verlust geratenen Flächen seien für den Betrieb zwingend zur umweltschonenden Ausbringung anfallender Gülle erforderlich. Auch sei der gepachtete Anteil des Flst. Nr. 167/2 wegen geringer Entfernung zur planfestgestellten Trasse - ca. 100 m - für den Futteranbau nicht mehr geeignet.

Der Betrieb wurde vom landwirtschaftlichen Sachverständigen der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben begutachtet.

Von der Maßnahme sind nur Pachtflächen nicht jedoch Eigentumsflächen betroffen. Der Betrieb verliert für die geplante Straßenbaumaßnahme eine Teilfläche des gepachteten Flst. Nr. 163. Dieses Grundstück wird sowohl zum Obstbau als auch als Grünland genutzt. Die GbR hat davon den Grünlandanteil mit einer Größe von ca. 1,49 ha gepachtet. Dieser wird zum großen Teil für die planfestgestellte Straßenbaumaßnahme benötigt. Die Restanteile sind nicht mehr sinnvoll als Pachtflächen nutzbar.

Der Flächenverlust von 1,49 ha beträgt 1,75 % der gesamten Betriebsfläche. Bereits aufgrund dieses geringen Flächenverlustes wird ersichtlich, dass die Straßenbaumaßnahme keine Existenzgefährdung des Betriebs auslösen kann. Dies gilt auch bei Betrachtung der Nährstoffbilanzen. Der Betrieb kann die Gülle, so die Feststellung des Gutachters, auch künftig umweltgerecht verwerten. Bei einem Abstand von ca. 100 m zur planfestgestellten Trasse ist nicht zu befürchten, dass auf dem Flst. Nr. 167/2 erzeugtes Futter nicht mehr verwertbar wäre.

Wegen der übrigen Einwendungen wird auf die entsprechenden Abschnitte in diesem Planfeststellungsbeschluss verwiesen.

3.40. EWNr. 40

Der Einwender ist Nebenerwerbslandwirt. Er bewirtschaftet von seinem Vater gepachtete Flächen.

Unter anderem hat er vorgebracht, dass es nicht sinnvoll sei, landwirtschaftliche Wirtschaftswege zu verlegen und im Bereich zwischen Grenzhof und dem Hof „Hofen“ nur eine Querungsmöglichkeit im Zuge des planfestgestellten Vorhabens vorzusehen.

Zwischen dem Grenzhof an der Gemarkungsgrenze zu Immenstaad und dem Hof „Hofen“ hat der Vorhabensträger insgesamt drei Querungsmöglichkeiten vorgesehen. Diese sind, auch für den Einwender, ausreichend, um landwirtschaftlich genutzte Grundstücke diesseits und jenseits der Trasse zu erreichen. Die bemängelte Lichtzeichenanlage an der Anschlussstelle Fischbach-West gewährleistet nach Einschätzung des von der Straßenbauverwaltung beauftragten Gutachters die Leistungsfähigkeit des geplanten Knotenpunkts. Die Befürchtungen, dass es durch landwirtschaftliche Fahrzeuge bzw. Fußgänger zu einer Behinderung des Verkehrsflusses kommt, sind unbegründet.

Einkommenseinbußen aufgrund vorhabensbedingter Schadstoffbelastungen hat der Einwender insbesondere auch hinsichtlich ökologisch bewirtschafteter Flächen nicht substantiiert dargetan, zumal er nach der Feststellung der Straßenbauverwaltung seine gepachteten Flächen nicht nach Richtlinien ökologischer Anbauverbände bewirtschaftet. Im übrigen hat er die konkret gepachteten Flächen und deren Lage nicht zum Gegenstand seiner Einwendungen gemacht.

Zur Schadstoffbelastung angrenzender landwirtschaftlicher Nutzflächen und zur Entstehung von sog. „Kaltluftseen“ wird auf die Ausführungen im Abschnitt Landwirtschaft verwiesen.

Hinsichtlich der betroffenen Flurstücke Nr. 462/6 und. Nr. 474, vgl. die Ausführungen zu Einwender Nr. 35.

Entgegen der Auffassung des Einwenders sind im Bereich der Fischbacher Senke nicht, wie von diesem vorgetragen 80 %, sondern lediglich knapp 40 % der erforderlichen Ausgleichsflächen vorgesehen.

Für die Ausweisung von Ausgleichsmaßnahmen in diesem Bereich spricht neben den vorhandenen Fließgewässern, auch die Tatsache, dass es sich dort um den einzigen größeren Bereich des seenahen Hinterlandes westlich von Friedrichshafen handelt,

der in größerem Umfang Böden mit hohem Entwicklungspotenzial für die Belange des Arten- und Biotopschutzes aufweist und die Flächen für Sonderkulturen dort vergleichsweise nur bedingt geeignet sind. Deshalb wurde dort ein räumlicher Schwerpunkt des Ausgleichskonzepts gebildet. Vorgesehen ist eine Extensivierung der Nutzung und Bildung eines zusammenhängenden, größeren Grünlandkomplexes. Die Flächen können weiterhin zur Grünfüttererzeugung und zur extensiven Weidehaltung bewirtschaftet werden.

Die durch den Straßenbau befürchteten „Nasszonen“ sind nicht zu erwarten, zumal die erforderlichen Entwässerungseinrichtungen in der Planung vorgesehen sind.

Wegen der übrigen Einwendungen wird auf die entsprechenden Abschnitte dieses Planfeststellungsbeschlusses sowie auf die Ausführungen zu den Einwendungen Nr. 36 verwiesen.

3.41. EWNr. 41

Durch höheres Verkehrsaufkommen auf der bestehenden B 31 bei Immenstaad befürchten die Einwender größere Schadstoffbelastungen ihrer „angrenzenden Obstanlagen“, was sich auf die Vermarktungsfähigkeit negativ auswirke. Dadurch sei eine Existenzgefährdung ihres Betriebs zu befürchten.

Wo die Obstanlagen der Einwender liegen, wurde nicht vorgetragen. Richtig ist, dass der Verkehr auf der vorhandenen B 31 Richtung Meersburg im Bereich Immenstaad zumindest vorübergehend zunehmen wird. Jedoch wird die Schadstoffbelastung im Rahmen der geltenden Grenzwerte bleiben. Dies haben Schadstoffberechnungen des Vorhabensträgers für den Planungsfall „Zwischenstufe“ ergeben. Da ohnehin - vgl. den Abschnitt Landwirtschaft - mit einer erhöhten verkehrsbedingten Schadstoffbelastung nur in einem Abstand von 10 m zum Fahrbahnrand zu rechnen ist und die einschlägigen Grenzwerte eingehalten werden, kann von einer Existenzgefährdung des Betriebs der Einwender aufgrund zusätzlicher Schadstoffbelastungen nicht ausgegangen werden.

Auch durch das Vorhaben verursachte Einbußen infolge des Rückgangs des Fremdenverkehrs sind für die Einwender nicht zu befürchten, zumal ihre Betriebsstelle mit Ferienwohnungen in unmittelbarer Seenähe und nicht im Bereich der B 31 liegt. Der vom Vorhabensträger angestrebte Planungsfall 7.5 wird in der Endkonzeption dazu führen,

dass der unmittelbare Bodenseeuferebereich auch im Bereich Immenstaad entlastet wird.

3.42. EWNr. 42

Der Einwender geht von einer Existenzgefährdung seines Betriebes (Beherbergung, Weingut und Besenwirtschaft) infolge erhöhten Schadstoffeintrages in seine Obst- und Weinbauflächen aus. Wo genau er diese Flächen bewirtschaftet, hat er nicht vorgetragen.

Richtig ist, dass infolge des planfestgestellten Vorhabens auch der Verkehr auf der vorhandenen B 31 auf Gemarkung Immenstaad in der sogenannten Zwischenstufe zunehmen wird und dadurch auch die Schadstoffbelastung zunimmt. Wie jedoch Berechnungen des Vorhabensträgers ergaben, können alle für die Schadstoffbelastung einschlägigen Grenzwerte eingehalten werden. Konkrete Aussagen zu den vom Einwender bewirtschafteten Flächen können mangels genauer Angaben nicht gemacht werden. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass in einem Abstand von mehr als 10 m zum Fahrbahnrand keine verkehrsbedingten Schadstoffbelastungen auftreten werden (vgl. den Abschnitt Landwirtschaft).

Wegen der übrigen Einwendungen wird auf die entsprechenden Abschnitte dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

3.43. EWNr. 43

Die Einwender bewirtschaften Wein- und Obstbauflächen und sind als Landwirte Vermieter von Ferienwohnungen. Sie befürchten durch eine Zunahme des Verkehrs auf der bestehenden B 31 im Bereich Immenstaad höhere Lärm- und Schadstoffemissionen und damit verbunden, eine Existenzbedrohung ihres Betriebs.

Die Lärm- und Schadstoffbelastung wird infolge der Zunahme des Verkehrs in der Zwischenstufe auch entlang der B 31 im Bereich Immenstaad zunehmen. Die einschlägigen Grenzwerte hinsichtlich der Schadstoffbelastungen werden aber eingehalten. Die Zunahme der Lärmemissionen ist für die Betriebs- und Wohnstätte der Einwender zumutbar. Auf die Ausführungen unter B.VIII.3. wird verwiesen. Wegen der vorgetragenen

präjudiziellen Wirkung des planfestgestellten Bauabschnitts, vgl. die Ausführungen unter B. V..

3.44. EWNr. 44

Die Einwender bewirtschaften einen Obstbaubetrieb, dessen Flächen teilweise in der Nähe zur bestehenden B 31 im Bereich Immenstaad liegen. Infolge verkehrsbedingter höherer Schadstoffbelastungen befürchten sie schlechtere Vermarktungschancen ihrer Obstprodukte sowie die Vernichtung und Zerteilung von Obstbauflächen.

Die maßgeblichen Grenzwerte für Luftschadstoffe werden auch in den Bereichen, die von der planfestgestellten Maßnahme, wie im Falle der Einwender, mittelbar betroffen sind, eingehalten (vgl. hierzu die Ausführung unter B. IX. 1.). Zu einer unmittelbaren Inanspruchnahme von Betriebsflächen der Einwender durch die planfestgestellte Trasse kommt es nicht. Ob durch die spätere Fortsetzung des Neubaus der B 31 in Richtung Meersburg deren Flächen betroffen sein werden, kann in diesem Verfahren nicht geklärt werden, zumal deren genauer Verlauf noch ungewiss ist (zur Frage der Zwangspunktbildung, vgl. B. V.). An der Betriebsstätte des landwirtschaftlichen Betriebs liegt die durch das Vorhaben hervorgerufene zusätzliche Lärmbelastung im Rahmen des Zumutbaren (vgl. hierzu B. VIII. 3.).

3.45. EWNr. 45

Die Einwenderin bewirtschaftet nach eigenem Vortrag Pachtflächen nach den Richtlinien des Demeter-Verbandes. Die Flächen liegen entlang der Antragstrasse. Sie befürchtet massive Schadstoffbelastungen des auf diesen Flächen erzeugten Obstes aufgrund des zu erwartenden Verkehrs. Nach Feststellungen des Vorhabensträgers ist die am nächsten gelegene Pachtfläche von der planfestgestellten Trasse mindestens 11 m entfernt (Flst. Nr. 473/4, Gemarkung Friedrichshafen). Mit einer erhöhten, vorhabensbedingten Schadstoffbelastung des angebauten Obstes, ist nicht zu rechnen. Es wird auf die Ausführungen im Abschnitt Landwirtschaft verwiesen.

Soweit aufgrund der Neugestaltung landwirtschaftlicher Zufahrtswege für die Einwenderin Umwege erforderlich werden, um an von ihr bewirtschaftete Grundstücke zu kommen, sind diese zumutbar. Längere Anfahrtswege müssen im Interesse der mit der

Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme verbundenen Ziele in den Grenzen des Zumutbaren hingenommen werden. Außergewöhnliche Härten, die eine andere Beurteilung rechtfertigen, wurden nicht vorgetragen.

3.46. EWNr. 46

Die Einwender richten sich mit ihrer umfassenden Einwendung gegen das Straßenbauvorhaben. Soweit im folgenden nicht besonders behandelt, werden die von den Einwendern vorgebrachten Bedenken themenbezogen im Planfeststellungsbeschluss abgehandelt.

Die Einwender tragen vor, dass die vergrößerte Grünbrücke an ihr Waldgrundstück Flst.-Nr. 477 angrenze. Das Grundstück werde durch einen Wassergraben entwässert, der in den Planunterlagen nicht dargestellt sei. Die Einwender sehen die Entwässerung ihres Grundstücks gefährdet und befürchten Ertragsausfälle infolge Vernässungen. Es wird entsprechender Schadensersatz gefordert.

Die Örtlichkeit wurde untersucht. Es wurde festgestellt, dass es sich bei dem angeführten Wassergraben um eine Geländevertiefung handelt, die an keinen Vorfluter angeschlossen ist. Durch die Baumaßnahme wird die bestehende Situation nicht verändert. Soweit vorgetragen wird, dass durch den Bau der Grünbrücke auf dem Nachbargrundstück Flst.-Nr. 483 der gesamte Waldbestand abgeholzt werde und so durch den entstehenden Waldtrauf die Gefahr von Sturmschäden bzw. Windwurf für den Wald auf Flurstück Nr. 477 erhöht werde, trifft dies nicht zu. Auf Flurstück Nr. 483 verbleibt ein 10 Meter breiter Waldstreifen zum Flurstück Nr. 477 hin erhalten. Die LBP-Maßnahme 8.2A sieht in diesem Bereich den Aufbau eines neuen Waldrandes mit stufigem Aufbau aus vorgelagertem Saum- und Strauchmantel vor. Sturm- oder Windwurfschäden sind daher nicht zu befürchten.

Soweit im Hinblick auf den Abstand der Grünbrücke zum Flurstück Nr. 477 die Übernahme der Verkehrssicherungspflicht durch den Straßenbaulastträger durch vertragliche Regelung gefordert wird, ist diese Forderung nicht begründbar. Die minimale Entfernung des Flurstücks Nr. 477 zum Fahrbahnrand der B 31 neu beträgt ca. 45 m. Der Waldweg östlich des Flurstücks Nr. 477 verläuft in einem minimalen Abstand von ca. 30 m. Die Verkehrssicherungspflicht des Flurstücks Nr. 477 wird durch die Planung nicht negativ beeinflusst.

Soweit durch den Bau der B 31 BA II B eine Erhöhung der Überflutungsgefahr des Wohngrundstücks der Einwender befürchtet wird, wurde diesen Befürchtungen nachgegangen. Die Bebauung ist ca. 10 m von der Überflutungsgrenze entfernt. Ein Anstieg des Wasserspiegels ist im Bereich des Grundstücks der Einwender nicht zu erwarten.

Ein von den Einwendern gefordertes weiteres Fachgutachten ist bei dieser Situation nicht begründbar.

Wegen der übrigen Einwendungen wird auf die entsprechenden Abschnitte in diesem Planfeststellungsbeschluss verwiesen. Die Einwendungen werden hier themenbezogen behandelt.

XI. Gesamt abwägung und Zusammenfassung

Das planfestgestellte Vorhaben als Teilstück des sogenannten Planungsfall 7.5, der zum Ziel hat, die Netzkonzeption des Straßennetzes am nördlichen Bodenseeufer langfristig neu zu regeln, vermag die angestrebten verkehrlichen Zielsetzungen zu erfüllen. Der Bauabschnitt II B wird die Leistungsfähigkeit der B 31 sowohl als zwischenörtliche als auch als überörtliche und überregionale Verkehrsverbindung verbessern und verkehrlich ganz wesentlich den Stadtbereich von Friedrichshafen entlasten. Dies gilt überwiegend auch für die Ortsteile. Dort wird der Durchgangsverkehr abnehmen, teilweise allerdings erst nach Verwirklichung weiterer Maßnahmen im Rahmen des Planungsfalls 7.5.

Andere im Verfahren geprüfte Varianten kamen entweder wegen fehlender oder geringerer Entlastungswirkung oder aber wegen erheblich umfangreicheren Auswirkungen auf Umweltschutzgüter oder auf siedlungsstrukturelle Belange nicht in Betracht.

Der Planung stehen weder Planungsleitsätze noch sonstige in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige private oder öffentliche Belange entgegen. Die Planung in Gestalt der im Laufe des Verfahrens vorgenommenen Änderungen trägt den öffentlichen und privaten Belangen, wie sie zum Teil auch Gegenstand von zahlreichen Einwendungen waren, hinreichend Rechnung. Die Auswirkungen flächenmäßig stark betroffener bzw. existenzgefährdeter Landwirte konnten durch das Angebot geeigneter Ersatzflächen gemildert werden.

Durch ein umfassendes Vermeidungs- und Ausgleichskonzept wird gewährleistet, dass die besonders und streng geschützten Arten im berührten Raum nicht erheblich beeinträchtigt werden. Die Entwässerungskonzeption entspricht den gesteigerten wasserwirtschaftlichen und naturschutzfachlichen Anforderungen, wie sie nicht zuletzt auch aufgrund der Nähe des Bodensees gelten müssen. Das Lärmschutzkonzept entspricht den rechtlichen Vorgaben und gewährleistet dort, wo dies mit verhältnismäßigen aktiven Lärmschutzmaßnahmen möglich ist, die Einhaltung der maßgeblichen Grenzwerte. Auch die Lärmbelastungen mittelbar Betroffener wurden ermittelt und so-

weit erforderlich, dem Vorhabensträger aufgegeben, dort passiven Lärmschutz zu verwirklichen, wo ansonsten unzumutbare Verhältnisse zu erwarten wären.

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

XII. Begründung der Kostenentscheidung

Die Kostenentscheidung beruht auf § 4 Abs. 1 LGebG.

Die den Beteiligten durch ihre Teilnahme an dem Anhörungsverfahren erwachsenen Kosten eines beauftragten Rechtsanwalts oder Gutachters fallen ausschließlich ihnen selbst zur Last. Dass die in einem Planfeststellungsverfahren angefallenen Kosten - seien es solche einer anwaltlichen Vertretung oder seien es solche für private Gutachter - weder in diesem Verfahren noch in einem sich eventuell anschließenden Gerichtsverfahren erstattungsfähig sind, ist verfassungsrechtlich unbedenklich (BVerwG, Beschl. v. 01.09.1989, NVwZ 1990, S. 59 f.) und verletzt auch nicht den Grundsatz der Waffengleichheit. Denn der Vorhabensträger und ebenso die Planfeststellungsbehörde können ihre Auslagen auch nicht auf erfolglose Einwender abwälzen (BayVGH, Beschl. v. 23.11.1998, BayVBl. 1999, S. 307 ff.).

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

C. Rechtsbehelfsbelehrung

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

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

D. Hinweise

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

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

Der Kläger hat gemäß § 17e Abs. 5 FStrG innerhalb einer Frist von 6 Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Das Gericht kann gemäß § 87b Abs. 3 VwGO verspätetes Vorbringen zurückweisen.

Vor dem Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg muss sich gemäß § 67 Abs. 1 VwGO jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit der Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen.

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

Hinweis zum Datenschutz § 69 Abs. 2, Satz 4 LVwVfG: Soweit die Kenntnis von in diesem Beschluss nicht wiedergegebenen Daten (z.B. Namen, Anschrift oder von dem Vorhaben betroffene Grundstücke von Beteiligten) zur Geltendmachung rechtlicher Interessen erforderlich ist, können Beteiligte auf schriftlichen Antrag bei der Planfeststellungsbehörde (Regierungspräsidium Tübingen, Referat 15) Auskunft über diese Daten oder darüber, wo das Vorbringen eines anderen Beteiligten abgehandelt ist, erhalten.

Eine Mehrfertigung des Planfeststellungsbeschlusses kann bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich beim Regierungspräsidium Tübingen, Referat 15, Konrad-Adenauer-Straße 20, 72072 Tübingen angefordert werden.

gez.
Petra Stark
Regierungsdirektorin

Beglaubigt:

gez..

Daniel

Oberamtsrat

(Siegel)

E. Anlagen zu diesem Planfeststellungsbeschluss

Anlage 1: Übersicht Planungsfall 7.5

Anlage 2 mit den Plänen 18, 19, 38, 39: Be- und Entlastungswirkungen

Anlage 3 mit Legendenblatt: Variante äußere Querspange / Bündelungstrasse

Anlage 4: Fledermausquerungshilfe

Anlage 5 (2 Seiten): Tabelle mittelbare Lärmauswirkungen B 31 alt Immenstaad

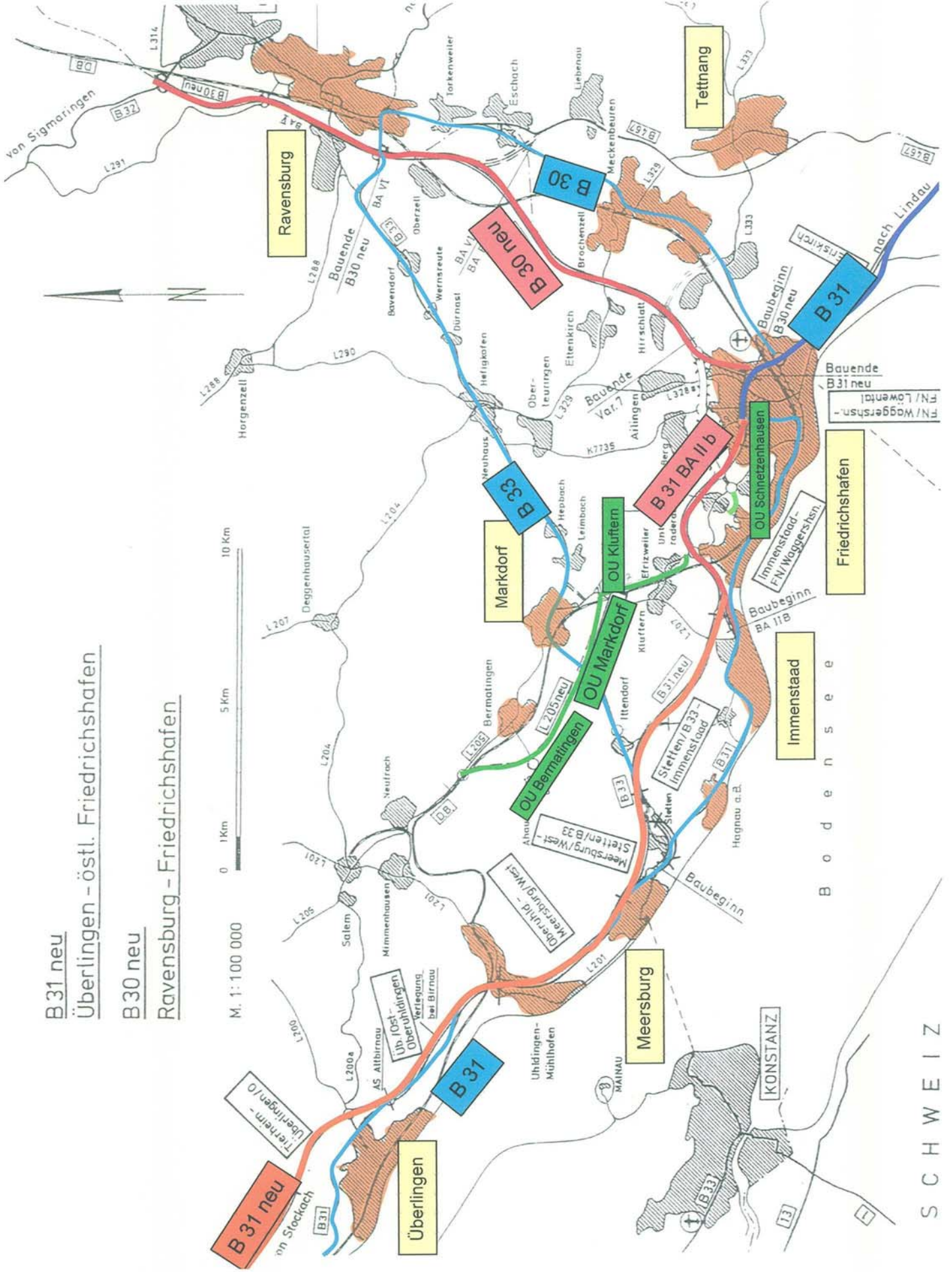
Anlage 6 (5 Seiten): Tabelle mittelbare Lärmauswirkungen L 207 / L 328 b

Anlage 7: Tabelle mittelbare Lärmauswirkungen K 7742

Anlage 8: Gebäude passiver Lärmschutz Colzmanstraße

Anlage 9: Karte Ersatzlaichgewässer für den Laubfrosch

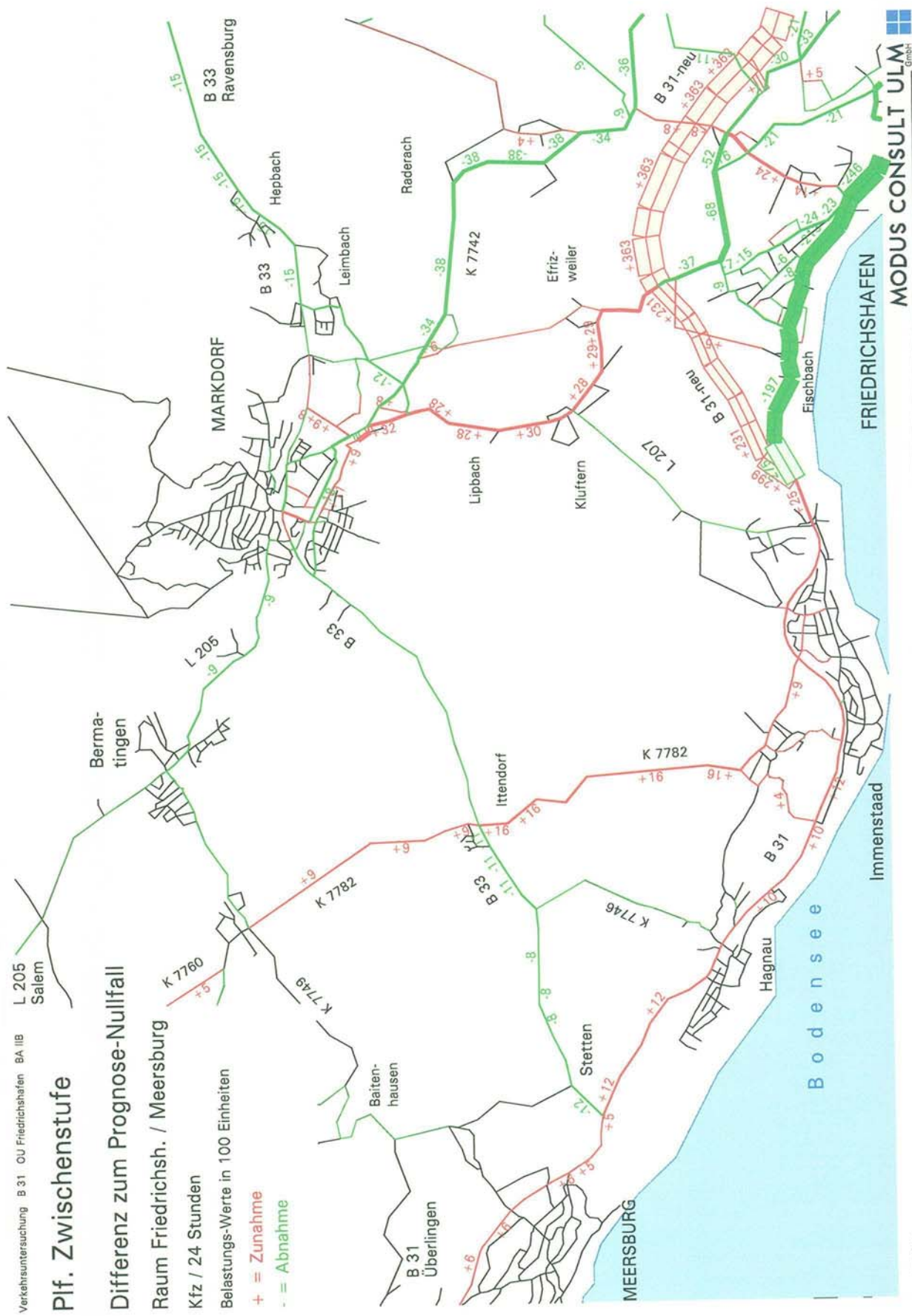
Anlage 10: Gebäude passiver Lärmschutz Heiseloch 4



B 31 neu
Überlingen - östl. Friedrichshafen
B 30 neu
Ravensburg - Friedrichshafen

SCHWEIZ

BODENSEE



Verkehrsuntersuchung B 31 OU Friedrichshafen BA IIB
L 205 Salem

Plf. Zwischenstufe

Differenz zum Prognose-Nullfall

Raum Friedrichsh. / Meersburg

Kfz / 24 Stunden

Belastungs-Werte in 100 Einheiten

- + = Zunahme
- = Abnahme

Verkehrsuntersuchung B 31 OU Friedrichshafen BA IIB

Plf. Zwischenstufe

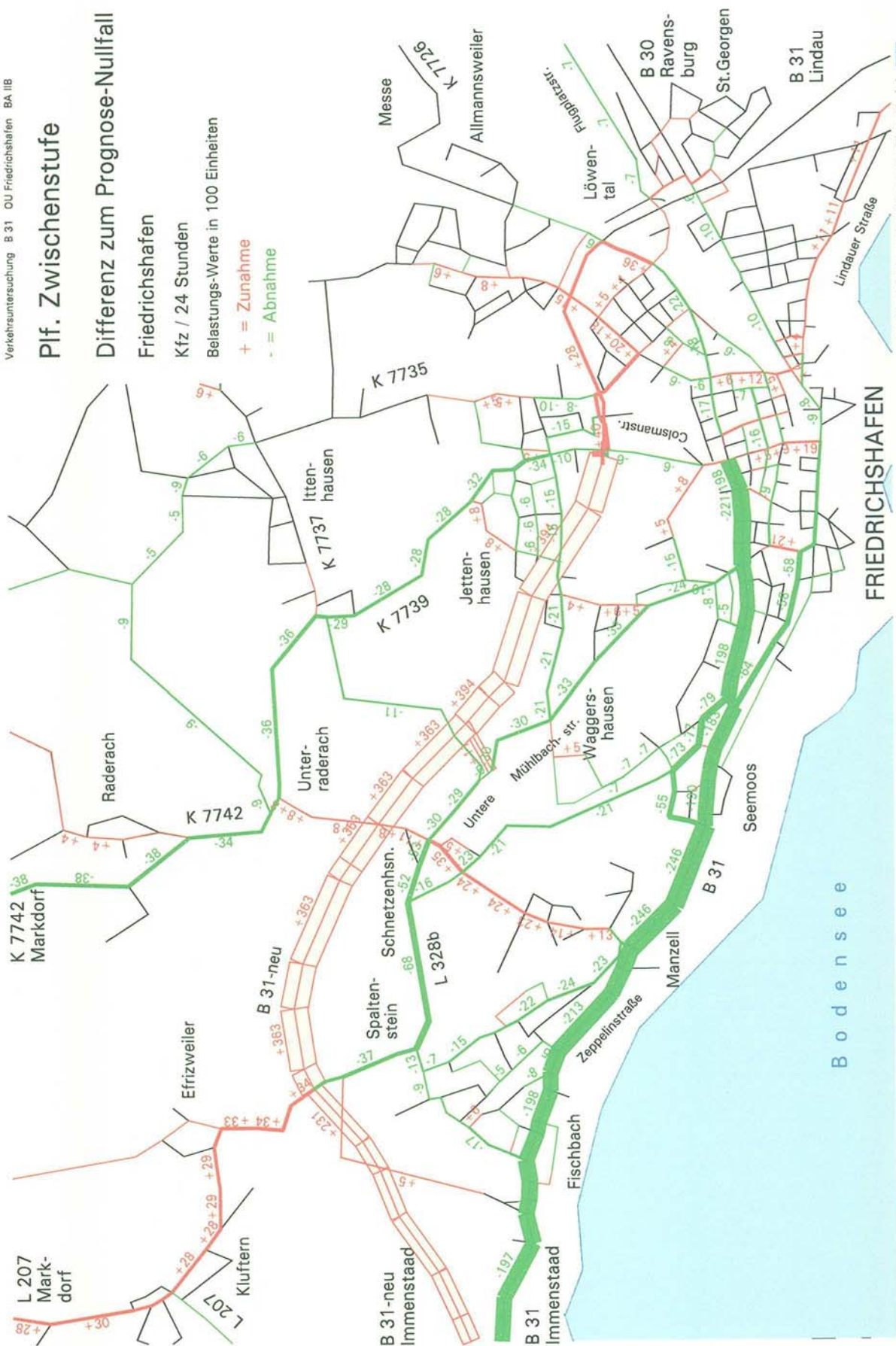
Differenz zum Prognose-Nullfall

Friedrichshafen

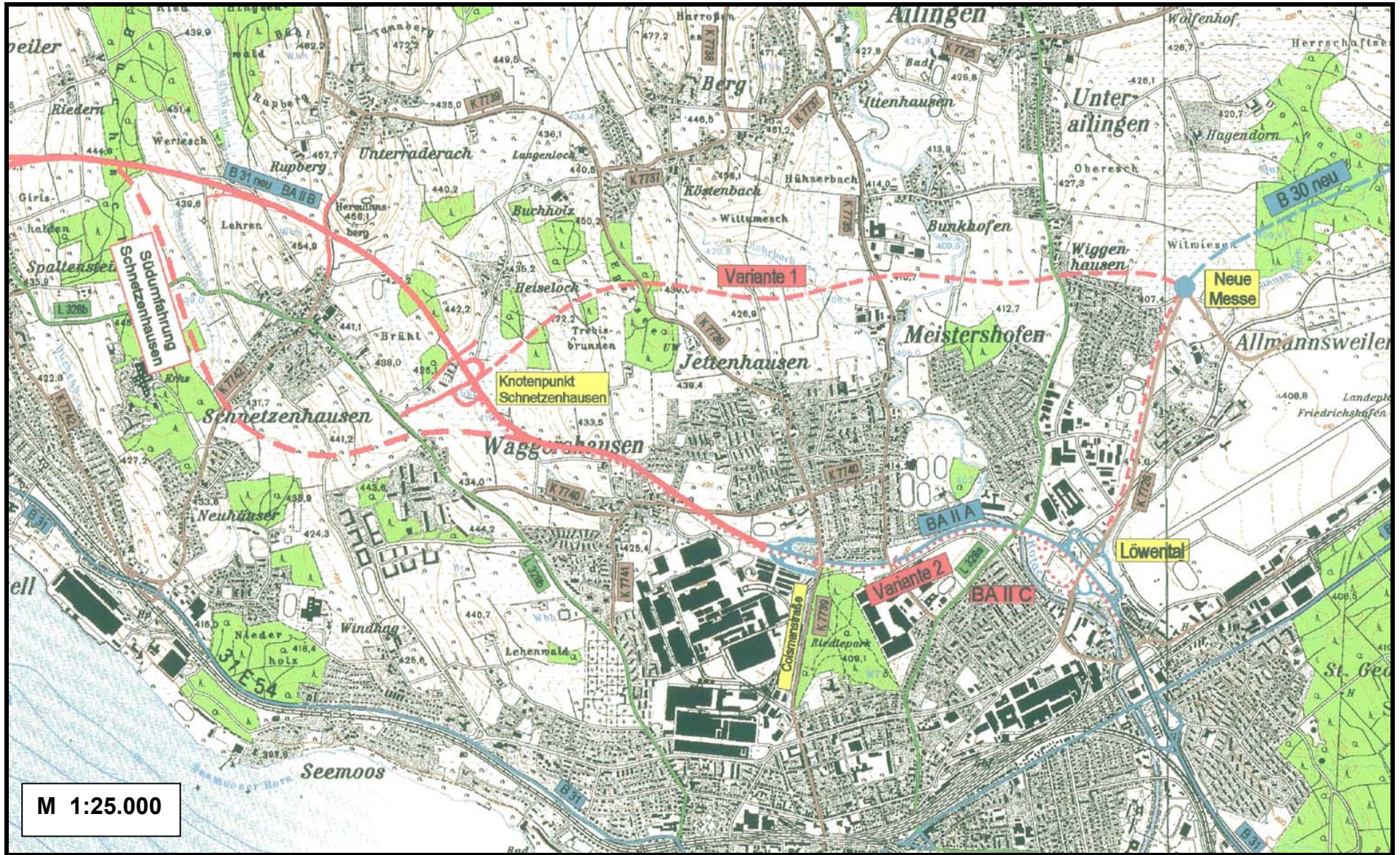
Kfz / 24 Stunden

Belastungs-Werte in 100 Einheiten

+ = Zunahme
- = Abnahme



MODUS CONSULT ULM GmbH



Legende

Planung



B 31 neu, BA II B
Neubau zwischen Immenstaad und Colzmanstraße
(Planfeststellung 2002 beantragt)



B 31 neu, BA II C
Ausbau der bestehenden B 31 (BA II A) zwischen
Colzmanstraße und Löwental (Folgeabschnitt)
von 2 auf 4 Fahrstreifen



Variante 1 mit äußerer Querspange



Variante 2 Bündelungstrasse
(ab Knotenpunkt Schnetzenhausen bis Löwentalknoten)

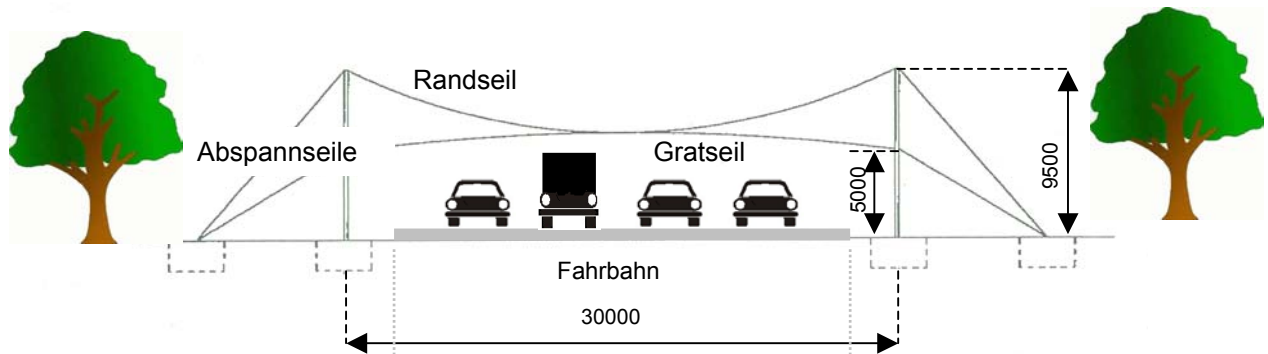
Bestand



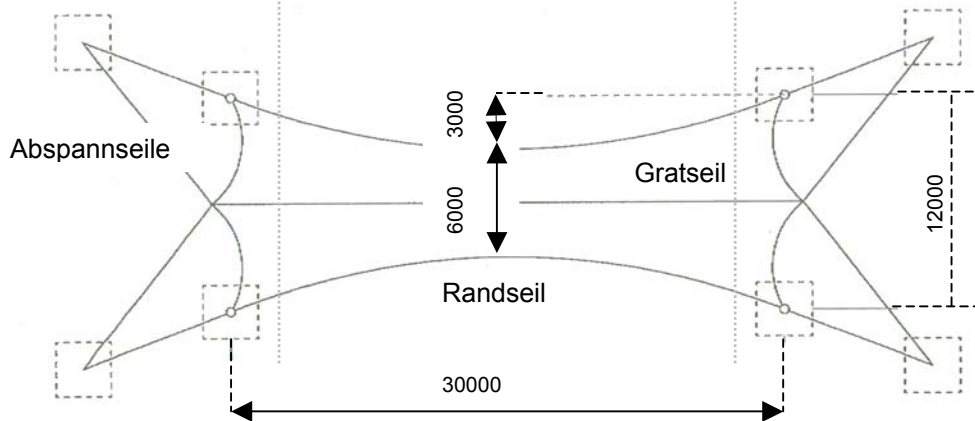
B 31, BA II A
zwischen Colzmanstraße und Löwental mit Riedleparktunnel, 2-streifig

Fledermausquerungshilfe B 31 Friedrichshafen

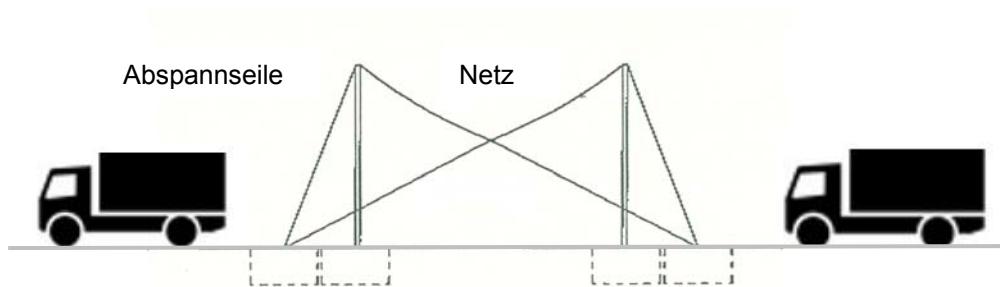
Ansicht



Draufsicht



Seitenansicht



Ortsrandstraße von Immenstaad (B 31 alt)

Gebäude	Stockwerk	Grenzwertüberschreitung 70/60 dB(A) (Gesundheitsgefährdung)	Anspruch auf passiven Lärmschutz
Hersbergweg 1	EG, DG	ja	ja
Hersbergweg 2	1.OG, 2.OG, 3.OG	ja	ja
Hersbergweg 4	1.OG, 2.OG, 3.OG	ja	ja
Meersburger Str. 30	EG, DG	ja	ja
Meersburger Str. 28	EG, 1.OG, DG	ja	ja
Meersburger Str. 22	EG, DG	ja	ja
Meersburger Str. 20	EG, 1.OG, DG	ja	ja
Meersburger Str. 16	DG	ja	ja
Sommerberg 1	EG, 1.OG, 2.OG, DG	ja	ja
Sommerberg 3	EG, 1.OG, 2.OG, DG	ja	ja
Sommerberg 5	EG, 1.OG, DG	ja	ja
Sommerberg 9	EG, 1.OG, DG	ja	ja
Sommerberg 11	EG, 1.OG, DG	ja	ja
Sommerberg 17	DG	ja	ja
Sommerberg 19	DG	ja	ja
Frickenwässele 25	DG	ja	ja
Frickenwässele 31B	EG, DG	ja	ja
Frickenwässele 41	EG, DG	ja	ja
Frickenwässele 49A	EG, 1.OG, DG	ja	ja
Frickenwässele 49	EG, 1.OG, DG	ja	ja
Seegaddel 10	EG, DG	ja	ja
Seegaddel 12	EG, DG	ja	ja
Seegaddel 14	EG, DG	ja	ja
Seegaddel 16	EG, DG	ja	ja
Seegaddel 18	EG, DG	ja	ja
Seegaddel 26	EG, DG	ja	ja
Seegaddel 28	EG, DG	ja	ja
Seegaddel 30	EG, DG	ja	ja
Seegaddel 15	EG, DG	ja	ja
Seegaddel 27	EG, DG	ja	ja
Seegaddel 27/1	EG, DG	ja	ja

Gebäude	Stockwerk	Grenzwertüberschreitung 70/60 dB(A) (Gesundheitsgefährdung)	Anspruch auf passiven Lärmschutz
Spiegelberg 1	EG , 1. - 14. OG	ja	ja
Spiegelberg 3	EG , 1. - 14. OG	ja	ja
Spiegelberg 5	1. - 8. OG	ja	ja
Spiegelberg 7	EG , 1. - 4. OG	ja	ja
Spiegelberg 9	EG , 1. - 4. OG	ja	ja
Spiegelberg 17	EG , 1. - 4. OG	ja	ja
Spiegelberg 19	1. - 4. OG	ja	ja
Spiegelberg 21	EG , 1. - 4. OG	ja	ja
Spiegelberg 23	EG , 1. - 4. OG	ja	ja
Spiegelberg 25	EG , 1. - 3. OG	ja	ja
Im Nieber 4	EG , 1. - 4. OG	ja	ja
Tobelweg 21	EG , 1. - 4. OG	ja	ja
Tobelweg 27	1.OG	ja	ja
Tobelweg 29	1.OG, DG	ja	ja
Tobelweg 31	1.OG, DG	ja	ja
Tobelweg 32	1.OG, 2.OG	ja	ja
Tobelweg 33	EG, 1.OG, DG	ja	ja
Tobelweg 34	EG, 1.OG, 2.OG	ja	ja
Tobelweg 35	EG, 1.OG, DG	ja	ja
Tobelweg 37	EG, 1.OG, DG	ja	ja
Tobelweg 39	EG, 1.OG, DG	ja	ja
Tobelweg 38 A	1.OG; DG	ja	ja
Tobelweg 38	EG, 1.OG	ja	ja
Tobelweg 40	EG, 1.OG	ja	ja
Tobelweg 42	EG, DG	ja	ja
Friedrichshafener Str. 41	EG, 1.OG	ja	ja
Friedrichshafener Str. 43	EG	ja	ja
Friedrichshafener Str. 45	EG	ja	ja

Straßenzug der L 328 b und L 207 mit den Ortslagen Efrizweiler, Kluftern und Lipbach

Abschnitt I

	Stockwerk	Grenzwertüberschreitung 70/60 dB(A) (Gesundheitsgefährdung)	Anspruch auf passiven Lärmschutz
Klufturner Straße 129*	EG, OG, DG,	ja	ja

* Die Einzelpunkterechnung am Gebäude Klufturner Straße 129 zeigt: Der Immissionsgrenzwert 70/60 dB(A) (Gesundheitsgefährdung) wird nicht überschritten.

Abschnitt II

	Stockwerk	Grenzwertüberschreitung 70/60 dB(A) (Gesundheitsgefährdung)	Anspruch auf passiven Lärmschutz
Klufturner Straße 130	EG, DG	ja	ja
Klufturner Straße 132	EG, OG, DG	ja	ja
Klufturner Straße 134	EG, OG	ja	ja
Klufturner Straße 135	EG, OG	ja	ja
Klufturner Straße 136	EG, OG, DG	ja	ja
Klufturner Straße 138	EG, OG, DG	ja	ja
Klufturner Straße 139	EG, OG, DG	ja	ja
Klufturner Straße 141*	EG, OG, DG	ja	ja
Klufturner Straße 146	EG, OG	ja	ja

* Die Einzelpunkterechnung am Gebäude Klufturner Straße 141 zeigt: Der Immissionsgrenzwert 70/60 dB(A) (Gesundheitsgefährdung) wird im Planungsfall Zwischenstufe nur im EG beim Nachtwert überschritten.

Abschnitt III:

	Stockwerk	Grenzwertüberschreitung 70/60 dB(A) (Gesundheitsgefährdung)	Anspruch auf passiven Lärmschutz
Riedheimer Straße 1	EG, OG, DG	ja	ja
Klufturner Straße 159	EG, DG	ja	ja
Klufturner Straße 160	EG, OG, DG	ja	ja
Klufturner Str. 161*	EG, OG, DG	ja	ja
Klufturner Straße 168	EG	ja	ja
Im Winkel 2	EG	ja	ja
Im Winkel 1	EG, OG	ja	ja
Klufturner Str. 178*	EG, OG	ja	ja

- * Die Einzelpunktrechnungen an den Gebäude Klufturner Straße 161 und Klufturner Straße 178 zeigen: Der Immissionsgrenzwert 70/60 dB(A) (Gesundheitsgefährdung) wird im Planungsfall Zwischenstufe nicht überschritten.

Abschnitt IV:

	Stockwerk	Grenzwertüberschreitung 70/60 dB(A) (Gesundheitsgefährdung)	Anspruch auf passiven Lärmschutz
Markdorfer Straße 32	EG	ja	ja
Bahnhofstraße 2	EG	ja	ja
Markdorfer Str. 36*	EG, OG	ja	ja

- * Die Einzelpunktrechnung am Gebäude Markdorfer Straße 36 zeigt: Der Immissionsgrenzwert 70/60 dB(A) (Gesundheitsgefährdung) wird im Planungsfall Zwischenstufe nicht überschritten.

Abschnitt V:

	Stockwerk	Grenzwertüberschreitung 70/60 dB(A) (Gesundheitsgefährdung)	Anspruch auf passiven Lärmschutz
Markdorfer Str. 52*	EG, OG, DG	ja	ja
Markdorfer Str. 55	EG, OG, DG	ja	ja
Markdorfer Str. 58	EG, DG	ja	ja
Markdorfer Str. 60	EG, OG	ja	ja
Markdorfer Str. 65	EG, OG, DG	ja	ja
Markdorfer Str. 68*	EG, OG	ja	ja
Markdorfer Str. 71	EG, OG	ja	ja
Markdorfer Str. 72	EG, OG	ja	ja
Markdorfer Str. 76	EG, OG	ja	ja
Markdorfer Str. 79	EG, OG	ja	ja
Markdorfer Str. 78	EG, OG, DG	ja	ja
Markdorfer Str. 80/1	EG, OG, DG	ja	ja
Markdorfer Str. 80	EG, OG, DG	ja	ja
Markdorfer Str. 82	EG, OG, DG	ja	ja
Immenstaader Str. 1	EG, OG	ja	ja

* Die Einzelpunktrechnungen an den Gebäuden Markdorfer Straße 52 und Markdorfer Straße 68 zeigen: Der Immissionsgrenzwert 70/60 dB(A) (Gesundheitsgefährdung) wird im EG beim Nachtwert überschritten.

Abschnitt VI:

	Stockwerk	Grenzwertüberschreitung 70/60 dB(A) (Gesundheitsgefährdung)	Anspruch auf passiven Lärmschutz
Markdorfer Str. 83	EG, OG, DG	ja	ja
Markdorfer Str. 87	EG, OG, DG	ja	ja
Markdorfer Str. 88	EG, OG, DG	ja	ja
Markdorfer Str. 91	EG, OG, DG	ja	ja
Markdorfer Str. 92	EG, OG, DG	ja	ja
Markdorfer Str. 92/1	EG, OG, DG	ja	ja
Markdorfer Str. 95*	EG, OG, DG	ja	ja
Markdorfer Str. 101	EG, OG, DG	ja	ja
Markdorfer Str. 101/1	EG, OG, DG	ja	ja
Markdorfer Str. 102	EG, OG, DG	ja	ja
Markdorfer Str. 103	EG, DG	ja	ja
Holzgasse 12	EG, DG	ja	ja

* Die Einzelpunktberechnung am Gebäude Markdorfer Straße 95 zeigt: Der Immissionsgrenzwert 70/60 dB(A) (Gesundheitsgefährdung) wird überschritten.

Abschnitt VII:

	Stockwerk	Grenzwertüberschreitung 70/60 dB(A) (Gesundheitsgefährdung)	Anspruch auf passiven Lärmschutz
Markdorfer Str. 142	EG, DG	ja	ja
Markdorfer Str. 146	DG	ja	ja
Markdorfer Str. 148/1	EG, DG	ja	ja
Markdorfer Str. 148	EG, DG	ja	ja
Rebhalde 2/3	EG, OG	ja	ja

Fortsetzung Abschnitt VII:

	Stockwerk	Grenzwertüberschreitung 70/60 dB(A) (Gesundheitsgefährdung)	Anspruch auf passiven Lärmschutz
Markdorfer Str. 152	OG, DG	ja	ja
Lorenzweg 2	EG, OG, DG	ja	ja
Markdorfer Str. 166	EG, OG, DG	ja	ja
Markdorfer Str. 168	EG, OG, DG	ja	ja
Markdorfer Str. 170	EG, DG	ja	ja
Markdorfer Str. 171	1. - 3. OG	ja	ja
Markdorfer Str. 172	EG, DG	ja	ja
Markdorfer Str. 173	1. - 5. OG	ja	ja
Markdorfer Str. 174	EG, DG	ja	ja
Markdorfer Str. 176	EG, DG	ja	ja
Markdorfer Str. 181	OG, DG	ja	ja
Im Häldele 2*	EG, OG, DG	ja	ja
Markdorfer Str. 185**	UG, EG, OG, DG	ja	ja
Markdorfer Str. 187	EG, OG, DG	ja	ja

* Die Einzelpunkterechnung am Gebäude „Im Häldele 2“ zeigt: Der Immissionsgrenzwert 70/60 dB(A) (Gesundheitsgefährdung) wird im EG beim Nachtwert überschritten.

** Die Einzelpunkterechnung am Gebäude Markdorfer Straße 185 zeigt: Der Immissionsgrenzwert 70/60 dB(A) (Gesundheitsgefährdung) wird nicht überschritten.

Straßenzug der K 7742 mit den Ortslagen Schnetzenhausen und Neuhäuser-Manzell

Gebäude	Stockwerk	Grenzwertüberschreitung 70/60 dB(A) (Gesundheitsgefährdung)	Anspruch auf passiven Lärmschutz
Manzeller Straße 7	EG, OG	ja	ja
Manzeller Straße 15	EG, OG	ja	ja
Manzeller Straße 16	EG, OG	ja	ja
Manzeller Straße 18	EG, OG	ja	ja
Manzeller Straße 19	EG, OG	ja	ja
Manzeller Straße 20	EG, OG, DG	ja	ja
Manzeller Straße 21	EG, OG, DG	ja	ja
Manzeller Straße 30	EG, OG	ja	ja
Manzeller Straße 47	OG, DG	ja	ja
Manzeller Straße 51*	EG, OG	ja	ja
Schnetzenhausener Straße 23	EG, OG	ja	ja
Schnetzenhausener Straße 24	EG, OG, DG	ja	ja
Schnetzenhausener Straße 25	EG, OG, DG	ja	ja
Schnetzenhausener Straße 28	EG, OG, DG	ja	ja
Schnetzenhausener Straße 32	EG, OG, DG	ja	ja
Reiterweg 2	EG	ja	ja
Schnetzenhausener Straße 35	EG, OG, DG	ja	ja
Schnetzenhausener Straße 36	EG, OG, DG	ja	ja
Schnetzenhausener Straße 37	EG, OG	ja	ja
Schnetzenhausener Straße 43	EG, OG	ja	ja

- * Die Einzelpunktberechnung an dem Gebäude Manzeller Straße 51 zeigt:
Der Immissionsgrenzwert 70/60 dB(A) (Gesundheitsgefährdung) wird im
Planungsfall Zwischenstufe nicht überschritten.

Gesamtlärmbetrachtung:

Untersuchte Gebäude in der Colzmanstraße

Obj. Nr.	Punktname		Gesch. EG	IGW [dB(A)]		Planungsfall Zwischenstufe 2020 Gesamtpegel [dB(A)]		Planungsfall 7.5 2020 Gesamtpegel [dB(A)]		Lärmabnahme	
				tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
406	Colzmanstraße 2	N	EG	70	60	66,5	57,9	65,2	56,7	-1,3	-1,2
406		N	1. OG	70	60	67,3	58,7	66,0	57,5	-1,3	-1,2
407	Colzmanstraße 2	S	EG	70	60	65,9	57,3	64,8	56,3	-1,1	-1,0
407		S	1. OG	70	60	66,8	58,2	65,7	57,2	-1,1	-1,0
408		W	EG	70	60	69,9	61,3	68,6	60,1	-1,3	-1,2
408		W	1. OG	70	60	70,6	62,0	69,4	60,8	-1,2	-1,2
409	Colzmanstraße 4	S	EG	70	60	68,3	59,6	67,0	58,3	-1,3	-1,3
409		S	1. OG	70	60	68,8	60,2	67,6	59,0	-1,2	-1,2
410		W	EG	70	60	72,7	64,1	71,4	63,0	-1,3	-1,1
410		W	1. OG	70	60	73,0	64,5	71,7	63,3	-1,3	-1,2
411	Colzmanstraße 6	W	EG	70	60	72,7	64,1	71,0	62,6	-1,7	-1,5
411		W	1. OG	70	60	73,0	64,4	71,3	63,0	-1,7	-1,4
412	Colzmanstraße 8	S	EG	70	60	67,2	58,6	65,4	56,9	-1,8	-1,7
412		S	1. OG	70	60	67,9	59,4	66,2	57,9	-1,7	-1,5
413		W	EG	70	60	71,7	63,1	69,8	61,4	-1,9	-1,7
413		W	1. OG	70	60	72,0	63,5	70,2	61,9	-1,8	-1,6
414	Colzmanstraße 10	W	EG	70	60	70,8	62,3	69,4	61,0	-1,4	-1,3
414		W	1. OG	70	60	71,3	62,7	69,8	61,5	-1,5	-1,2
415	Colzmanstraße 12	S	EG	70	60	63,5	55,1	62,3	54,2	-1,2	-0,9
415		S	1. OG	70	60	64,4	56,1	63,3	55,1	-1,1	-1,0
416		W	EG	70	60	68,2	59,6	67,3	58,8	-0,9	-0,8
416		W	1. OG	70	60	68,6	60,0	67,7	59,2	-0,9	-0,8
417	Colzmanstraße 14	W	EG	70	60	68,1	59,4	67,2	58,6	-0,9	-0,8
417		W	1. OG	70	60	68,4	59,8	67,6	59,1	-0,8	-0,7
418	Colzmanstraße 16	S	EG	70	60	62,7	54,1	62,0	53,5	-0,7	-0,6
418		S	1. OG	70	60	63,4	54,9	62,7	54,3	-0,7	-0,6
419		W	EG	70	60	66,9	58,2	66,2	57,5	-0,7	-0,7
419		W	1. OG	70	60	67,1	58,5	66,4	57,8	-0,7	-0,7

B 31 Verlegung zwischen Immenstaad und Friedrichshafen BA II B – Planänderungen – Artenschutzfachlicher Beitrag – 2007 (E)

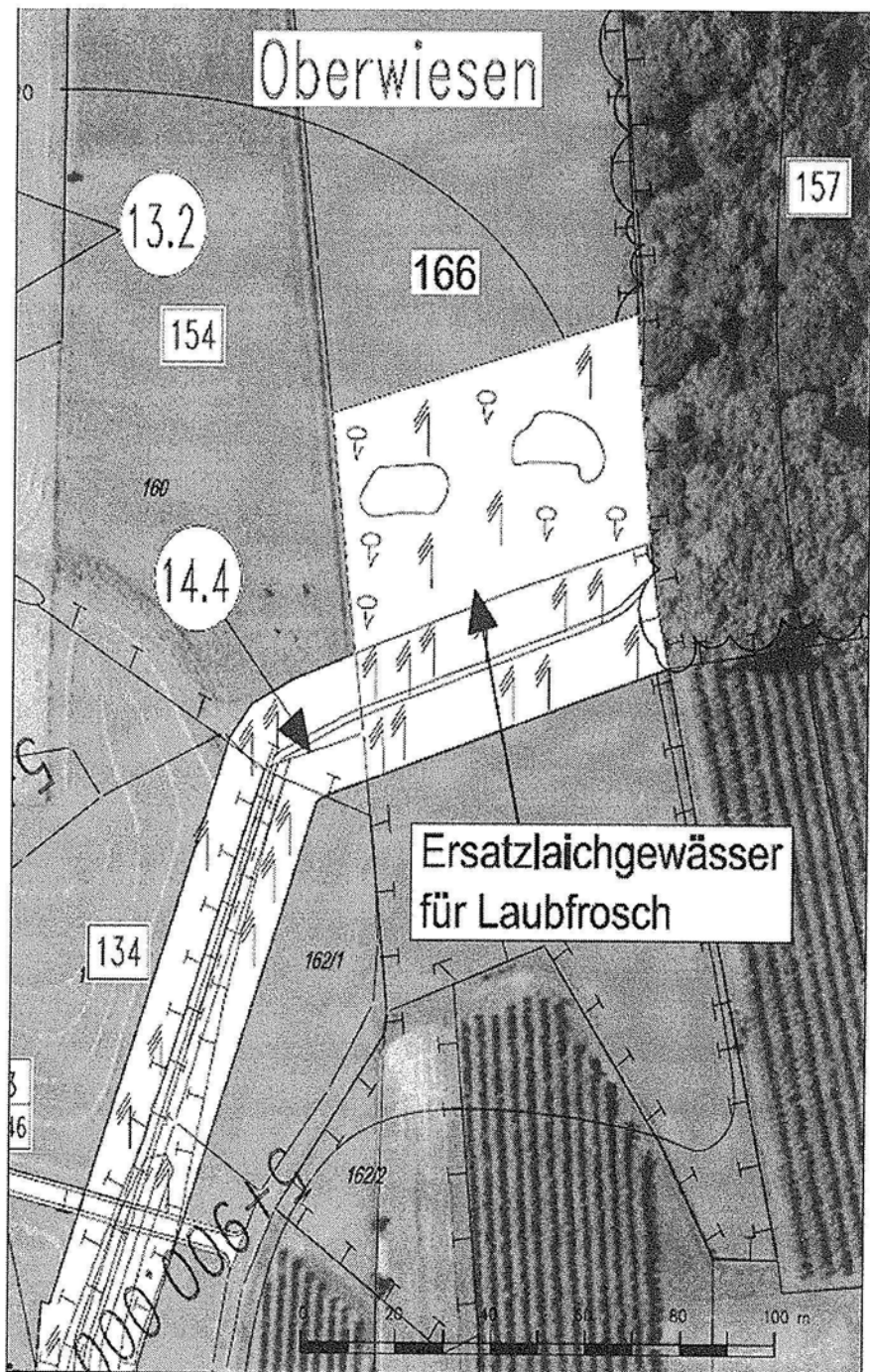


Abb. 5: Lage der vorgesehenen Laubfrosch-Laichgewässer im Gewinn Oberwiesen südlich Heiseloch (Maßn. 14.5)

Gebäude Heiseloch 4

Zusammenstellung der Ergebnisse

Obj. Nr.	Punktname		Geschoß	IGW [dB(A)]		Planungsfall 7.5 2020				Überschreitung	
				tags	nachts	Teilpegel ohne Lärmschutz [dB(A)]		Teilpegel mit Lärmschutz [dB(A)]		tags	nachts
						tags	nachts	tags	nachts		
1	Heiseloch 4	NO	EG	64	54	62,9	55,6	60,8	53,5	nein	nein
1		NO	1. OG	64	54	62,9	55,5	61,4	54,0	nein	nein
2	Heiseloch 4	SO	EG	64	54	64,3	56,9	60,4	53,1	nein	nein
2		SO	1. OG	64	54	64,4	57,0	61,1	53,7	nein	nein
3	Heiseloch 4	SW	EG	64	54	59,8	52,4	55,6	48,2	nein	nein
3		SW	1. OG	64	54	59,8	52,4	55,9	48,6	nein	nein
4	Terrasse	O	EG	64	54	65,7	-	63,0	-	nein	nein
5	Terrasse	S	EG	64	54	63,7	-	59,4	-	nein	nein

Obj. Nr.	Punktname		Geschoß	IGW [dB(A)]		Planungsfall 7.5 2020 Gesamtpegel ohne zus. Lärmschutz [dB(A)]		Überschreitung	
				tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
1	Heiseloch 4	NO	EG	70	60	62,9	55,6	nein	nein
1		NO	1. OG	70	60	62,9	55,5	nein	nein
2	Heiseloch 4	SO	EG	70	60	64,3	56,9	nein	nein
2		SO	1. OG	70	60	64,4	57,1	nein	nein
3	Heiseloch 4	SW	EG	70	60	59,9	52,5	nein	nein
3		SW	1. OG	70	60	59,9	52,5	nein	nein
4	Terrasse	O	EG	70	60	65,8	-	nein	nein
5	Terrasse	S	EG	70	60	63,7	-	nein	nein