



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN

Az.: 24-3 /0513.2-20/L 284 OU Kleinwinnaden

Ausfertigung

Planfeststellungsbeschluss

**für die Änderung der Kreuzung der L 284 mit der L 275 zwischen
Bad Schussenried und Kleinwinnaden**

und

für den Neubau der L 284 als Ortsumfahrung Kleinwinnaden

vom 28. Mai 2015

Inhaltsverzeichnis

A. Entscheidung	5
1. Feststellung der Pläne	5
2. Weitere Entscheidungen.....	5
3. Zusagen	5
3.1 Bodenschutz	5
3.2 Landratsamt Biberach, Wasserwirtschaft	6
3.3 Denkmalpflege	6
3.4 EnBW Regional AG, jetzt: Netze BW GmbH	7
3.5 Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH, jetzt: Deutsche Telekom Technik GmbH	7
4. Nebenbestimmungen.....	7
4.1 Naturschutz.....	7
4.1.1 Maßnahmenblätter.....	7
4.1.2 Unterhaltungspflicht	7
4.1.3 Bodenkundliche Baubegleitung.....	7
4.1.4 Meldung für das Kompensationsverzeichnis	7
4.1.5 Berichtspflichten gegenüber der Planfeststellungsbehörde.....	7
4.2 Bodenschutz im Rahmen der archäologischen Prospektionen	8
5. Planunterlagen	9
6. Hinweise.....	10
7. Kostenentscheidung	10
B. Begründung	11
1. Erläuterung des Vorhabens	11
1.1 Die Ortsumfahrung Kleinwinnaden.....	11
1.2 Der Umbau der Kreuzung der L 284 (Biberacher Straße) mit der L 275 (Ringstraße/Zepelinstraße)	12
1.3 Landschaftspflegerische Begleitplanung	12
1.4 Bauzeit.....	12
1.5 Flurbereinigung	12
2. Verfahren.....	13
3. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG).....	14
3.1 Verfahren und Öffentlichkeitsbeteiligung	14

3.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)	14
3.2.1 Bestandsbeschreibung	14
3.2.2 Auswirkungen	15
4. Planrechtfertigung	16
4.1 Ortsumfahrung	16
4.2 Ertüchtigung des Knotenpunkts L 284 / L 275	19
5. Trassenvarianten	19
5.1 Ortsumfahrung	19
5.1.1 Beschreibung der Varianten	19
5.1.2 Bewertung der Varianten	20
5.2 Kreuzungsertüchtigung	22
6. Zwingende materiellrechtliche Anforderungen	22
6.1 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung	22
6.1.1 Eingriffe in Natur und Landschaft	22
6.1.2 Vermeidung und Minimierung	23
6.1.3 Ökologische Baubegleitung	24
6.1.4 Begründung nach § 15 Abs. 1 S. 3 BNatSchG	24
6.1.5 Kompensationsmaßnahmen	24
6.1.6 Unterhaltungspflicht und rechtliche Sicherung	26
6.1.7 Kompensationsverzeichnis	26
6.1.8 Überwachungspflichten der Planfeststellungsbehörde	26
6.1.9 Ergebnis	27
6.2. Auswirkungen auf Schutzgebiete und Schutzobjekte	27
6.2.1 FFH-Gebiet 8024-341 „Feuchtgebiet um Bad Schussenried“	27
6.2.2 Gesetzlich besonders geschützte Biotope	27
6.3 Besonders und streng geschützte Arten und ihre Habitate	27
6.4 Lärmschutz	28
7. Abwägung der öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Bewertung der Umweltwirkungen nach § 12 UVPG	29
7.1 Umweltbelange	29
7.1.1 Lärm und Luftschadstoffe	29
7.1.2 Wasser	29
7.1.3 Boden	31
7.1.4 Klima und Luft	31

7.1.5 Landschaft und Erholung	31
7.1.6 Kulturgüter	31
7.1.7 Zusammenfassende Bewertung der Umweltwirkungen (§ 12 UVPG) ..	32
7.2 Landwirtschaft.....	33
7.3 Verkehr und Verkehrssicherheit	34
7.4 Raumordnerische Belange.....	34
7.5 Kommunale Belange.....	34
7.6 Belange der Leitungsträger	34
7.7 Belange Privater	34
7.7.1 Allgemeines zu Eigentum und Pacht.....	34
7.7.2 Einzeleinwendungen.....	36
8. Gesamtabwägung und Ergebnis.....	40
C. Begründung der Kostenentscheidung	40
D. Rechtsbehelfsbelehrung	40
E. Hinweise	40
Anlage: Liste der im Anhörungsverfahren beteiligten Träger öffentlicher Belange und anerkannten Verbände.....	41

A. Entscheidung

1. Feststellung der Pläne

Die Pläne

- für den **Neubau der L 284 als Ortsumfahrung von Bad Schussenried-Kleinwinnaden** und
- für die **Änderung der Kreuzung der L 284 mit der L 275 zwischen Bad Schussenried und dem Stadtteil Kleinwinnaden**

werden gemäß § 37 Abs. 2 Straßengesetz (StrG), §§ 73 ff. Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) und §§ 1 ff. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) festgestellt. Die beiden Verfahren wurden aufgrund des örtlichen Bezugs miteinander verbunden. Die Planfeststellung umfasst auch die Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP).

2. Weitere Entscheidungen

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss werden nach Maßgabe der wassertechnischen und sonstigen Planunterlagen, soweit nicht ohnehin Erlaubnisfreiheit nach der Verordnung des Umweltministeriums über die dezentrale Beseitigung von Niederschlagswasser vom 22. März 1999 (GBl. S. 157) besteht, die wasserrechtlichen Erlaubnisse zur Versickerung von Niederschlagswasser in das Grundwasser nach dem Wasserhaushaltsgesetz bzw. dem Wassergesetz für Baden-Württemberg erteilt.

3. Zusagen

Die vom Vorhabenträger im Verfahren schriftlich gegebenen Zusagen werden für verbindlich erklärt.

3.1 Bodenschutz

Der Vorhabenträger hat zugesagt,

3.1.1 zur Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht die Anforderungen des § 12 BBodSchV einzuhalten,

3.1.2 bei allen Bodenarbeiten, die der Sicherung, der Zwischenlagerung und der Wiederverwertung (einschließlich der Aufnahme aus der Zwischenlagerung) von Oberbodenmaterial dienen, die entsprechenden Vorgaben der DIN 18915 und der DIN 19731 (insbesondere DIN 19731 Nr. 7.2 und 7.3) einzuhalten,

3.1.3 die Mindestfestigkeit in Abhängigkeit des Feuchtezustands strikt einzuhalten,

3.1.4 sofern kulturfähiges Unterbodenmaterial im Sinne des § 12 BBodSchV zur Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht genutzt werden soll, die oben für Oberbodenmaterial genannten Bestimmungen auch für Unterbodenmaterial einzuhalten,

3.1.5 auf vorübergehend beanspruchten Flächen, die während der Bauzeit genutzt werden, eingetretene Bodenverdichtungen durch Tiefenlockerungen zu beseitigen,

3.1.6 falls Bodenmaterial aus Verdachtsbereichen nach DIN 19731 Nr. 5.2 entnommen, und dieses Material i. S. des § 12 BBodSchV verwendet werden soll, Untersuchungen nach § 12 Abs. 3 BBodSchV in Absprache mit der unteren Bodenschutzbehörde durchzuführen,

3.1.7 bei landwirtschaftlicher Folgenutzung zusätzlich § 12 Abs. 4 BBodSchV zu beachten.

3.2 Landratsamt Biberach, Wasserwirtschaft

Der Vorhabenträger hat zugesagt,

3.2.1 im Schacht des Entwässerungsabschnittes 1 ein zugelassenes Filtermaterial zu verwenden,

3.2.2 den Massenüberschuss in Abstimmung mit dem Landratsamt ordnungsgemäß zu verwerten,

3.2.3 die Maßnahme V6 „Unterquerung der Straße mit DN 1000“ vor der Ausführung mit dem Wasserwirtschaftsamt abzustimmen.

3.3 Denkmalpflege

Der Vorhabenträger hat zugesagt,

die im Vermerk des Referats 44 vom 10.12.2014 zur Besprechung vom 03.12.2014 beschriebene Vorgehensweise zur Durchführung von Bodenuntersuchungen einzuhalten:

3.3.1 Im **Feuchtbodenbereich** vom Bauanfang bis Bau-km 0+**350** erfolgen die Bodenuntersuchungen bis zu einer Tiefe von 0,9 m (bis zur Unterkante des Moorbodens bzw. Torfes) mit einer 2 Meter breiten Humusbaggerschaufel. Der Abstand der Schürfe beträgt 20 bis 30 m, wobei vom Rastermaß auch abgewichen werden kann. Die Länge der Schürfe wird durch den Arbeitsstreifen begrenzt, der vom Bauanfang bis Bau-km 0+**360** beidseits 5,75 m beträgt.

Das Aushubmaterial wird max. 2 bis 3 Monate neben der Schürfgrube gelagert und dem Niederschlag ausgesetzt, um Auswaschungen zu erkennen.

3.3.2 Im **Mineralbodenbereich** von Bau-km 0+350 bis zum Bauende (Bestand der L 284) erfolgen die Bodenuntersuchungen bis zu einer Tiefe von etwa 0,3 bis 0,4 m (bis zur Unterkante des Oberbodens) mit einer zwei Meter breiten Humusbaggerschaufel. Der Abstand der Schürfe beträgt 20 bis 30 m, wobei vom Rastermaß auch abgewichen werden kann. Die Länge der Schürfe wird durch den Arbeitsstreifen begrenzt, der hier beidseits jeweils 10 m beträgt.

3.4 EnBW Regional AG, jetzt: Netze BW GmbH

Der Vorhabenträger hat zugesagt,

die Vorgaben der DIN VDE 0210 einzuhalten.

3.5 Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH, jetzt: Deutsche Telekom Technik GmbH

Der Vorhabenträger hat zugesagt,

3.5.1 spätestens 3 Monate vor Baubeginn mit der Leitungsträgerin Kontakt aufzunehmen, um die erforderlichen Maßnahmen abzustimmen,

3.5.2 die vorhandenen Telekommunikationsanlagen rechtzeitig vor Baubeginn zu sichern.

4. Nebenbestimmungen

4.1 Naturschutz

4.1.1 Maßnahmenblätter

Die Vorgaben in den LBP-Maßnahmenblättern gemäß der „Zusammenstellung der endgültigen Maßnahmenblätter aus Unterlage 12.0 und 12.0A“ sind einzuhalten, sofern in diesem Beschluss keine abweichenden Regelungen enthalten sind, insbesondere zur Unterhaltungspflicht.

4.1.2 Unterhaltungspflicht

LBP-Maßnahmen A1, A2, A/E3 und A4 sind dauerhaft zu unterhalten. Im Übrigen werden keine Unterhaltungspflichten festgesetzt.

4.1.3 Bodenkundliche Baubegleitung

Bei Maßnahmen im Bereich von Bau-km 0+000 bis 0+360 sicher zu stellen, dass vor Ort bodenkundlicher Sachverstand vorhanden ist, damit die Baufeldbegrenzungen und Maßnahmen zur Schadensbegrenzung (LBP-Maßnahme V5) eingehalten werden. Dies gilt insbesondere bereits für die Maßnahmen im Rahmen der archäologischen Prospektion im Vorfeld der Straßenbauarbeiten.

4.1.4 Meldung für das Kompensationsverzeichnis

Dem Vorhabenträger wird auferlegt, der Unteren Naturschutzbehörde für jede LBP-Maßnahme die Angaben nach § 2 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 bis 8 KompVzVO spätestens einen Monat nach Bestandskraft dieses Planfeststellungsbeschlusses elektronisch direkt zu übermitteln und der Planfeststellungsbehörde die übermittelten Daten nachrichtlich in Schriftform zu überlassen.

4.1.5 Berichtspflichten gegenüber der Planfeststellungsbehörde

Der Vorhabenträger zeigt der Planfeststellungsbehörde die erstmalige Herstellung der Maßnahmen A2 bis A6 an.

4.2 Bodenschutz im Rahmen der archäologischen Prospektionen

Der Vorhabenträger stellt durch geeignete Maßnahmen und Personal sicher, dass die archäologischen Prospektionen nur im planerisch festgesetzten Arbeitsstreifen stattfinden und Flächen außerhalb nicht beansprucht werden. Dabei ist insbesondere zu beachten, dass im Bereich der verdichtungsempfindlichen Böden von Bau-km 0+000 bis 0+360 der Baustreifen auf 5,75 m reduziert ist.

Es ist darauf zu achten, dass insbesondere die LBP-Maßnahme V5 sowie die Vorkehrungen dieses Beschlusses zur Wahrung der Belange des Bodenschutzes auch bei den archäologischen Erkundungen umgesetzt werden.

5. Planunterlagen

Dieser Entscheidung liegen folgende, vom Vorhabenträger gefertigte Planunterlagen zugrunde. Die im Planfeststellungsverfahren geänderten Pläne sind kursiv dargestellt.

Ordner	Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Plan	Maßstab	Datum
1	1.1	Erläuterungsbericht			30.12.2009
1	1.2	Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG			30.12.2009
1	2	Übersichtskarte	1	1:25.000	30.12.2009
1	3	Übersichtslageplan	1	1:2.500	30.12.2009
1	4	Übersichtshöhenplan	1	1:2.500/250	30.12.2009
1	5	Verzeichnis der Wege, Gewässer, Bauwerke und sonstiger Anlagen (Bauwerksverzeichnis)			30.12.2009
1	6	Regelquerschnitte	1 - 5	1:50	30.12.2009
1	7	Lagepläne	1 – 2	1:1.000	30.12.2009
1	8	Höhenpläne	1 – 5	1:1.000/100	30.12.2009
1	11.1	Schalltechnische Berechnungen			30.12.2009
1	11.2	Berechnungen der verkehrsbedingten Schadstoffe			30.12.2009
2	12.	Landschaftspflegerische Begleitplanung – ergänzt und geändert durch 12.0A			
2		<i>Zusammenstellung der endgültigen Maßnahmenblätter aus Unterlage 12.0 und Unterlage 12.0A</i>			April 2015
2	12.0A	<i>Deckblattunterlage</i>			17.02.2015
2	12.1	Erläuterungsbericht LBP			30.12.2009
2	12.2	Bestands- und Konfliktplan- ungültig-			30.12.2009
2	12.2A	<i>Bestands- und Konfliktplan</i>			Okt. 2014
2	12.3	Maßnahmenübersichtsplan – ergänzt durch 12.3A-			30.12.2009
2	12.3A	<i>Maßnahmenübersichtsplan</i>			Okt. 2014
2	12.4	Maßnahmenpläne	1-2	1:1.000	30.12.2009
2	12.5	Untersuchung von Fauna und Vegetation			30.12.2009

2	12.6	Artenschutzrechtliche Beurteilung			30.12.2009
2	12.7	FFH-Verträglichkeitsprüfung			30.12.2009
2	13	Ergebnisse wassertechnischer Berechnungen			30.12.2009
2	14.1.1	Grunderwerbspläne – 1 und 3 ungültig-	1	1:1.000	30.12.2009
	14.1.2		2	1:1.000	30.12.2009
	14.1.3		3	1:1.000	30.12.2009
2	14.1.1A	<i>Grunderwerbspläne</i>	1A	1:1.000	22.04.2015
	14.1.3A		3A	1:1.000	22.04.2015
2	14.2	Grunderwerbsverzeichnis – ungültig-			30.12.2009
2	14.2A	Grunderwerbsverzeichnis			22.05.2015
2	15.1	Kennzeichnende Querprofile	1 – 4	1:100	30.12.2009
3		Umweltverträglichkeitsstudie			Okt. 2009
3		Verkehrsuntersuchung			Mai 2006 März 2011
3		Baugrundgutachten			25.04.2008

6. Hinweise

Entschädigungsfragen werden nicht in diesem Verfahren entschieden. In welcher Art und Höhe im einzelnen Entschädigungsleistungen zu erbringen sind, bleibt Verhandlungen mit dem Vorhabenträger und - soweit diese nicht zu einem Ergebnis führen - der Durchführung eines gesonderten Enteignungs- und/oder Entschädigungsverfahrens vorbehalten.

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

7. Kostenentscheidung

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

B. Begründung

1. Erläuterung des Vorhabens

Gegenstand dieses Verfahrens ist der Neubau einer Ortsumfahrung für den Stadtteil Kleinwinnaden der Stadt Bad Schussenried im Zuge der Landesstraße L 284. Des Weiteren ist Gegenstand dieses Verfahrens die Optimierung des Anschlusses der bestehenden L 284 (Biberacher Straße) an die L 275 (Ringstraße/Zepelinstraße) auf der Strecke zwischen Bad Schussenried und Kleinwinnaden.

Die Planung betrifft die Gemarkung Bad Schussenried, Flur 1 (Kleinwinnaden) und Flur 3 (Olzreute) im Landkreis Biberach.

Aufgrund der örtlichen Nähe wird über beide Planungen gemeinsam entschieden (§ 37 Abs. 7 StrG/§ 29 Abs. 2 StrG).

1.1 Die Ortsumfahrung Kleinwinnaden

Die Umgehungsstraße beginnt südöstlich von Kleinwinnaden an der L 275 (Ringstraße), ca. 260 m östlich der Kreuzung mit der L 284 (Biberacher Straße). Ab hier verläuft sie mit einem Abstand von ca. 140 m zum östlichen Ortsrand von Kleinwinnaden in Richtung Norden.

Die Trasse führt unmittelbar westlich an einer Streuobstwiese vorbei und quert den in nordöstlicher Richtung aus Kleinwinnaden herausführenden Weg (Wallfahrtsweg). Danach schwenkt sie nach Nordosten ab. Ca. 450 m nordöstlich des Ortsendes von Kleinwinnaden trifft sie wieder auf die bestehende L 284 (Biberacher Straße). Diese wird, ca. 200 m nordöstlich des Ortsendes von Kleinwinnaden auf ca. 70 m nach Osten geführt und an die Ortsumgehung angeschlossen. Sie wird dann im weiteren Verlauf auf ca. 260 m auf der bestehenden Trasse ausgebaut. Das Reststück zwischen neuem Anschluss der Biberacher Straße an die Ortsumgehung und dem Ausbau im Bestand wird zu einem Wirtschaftsweg zurückgebaut. Im Bereich des Nordanschlusses ist eine Querungshilfe vorgesehen. Östlich der Umgehungsstraße wird der „Wallfahrtsweg“ parallel zur Umgehungsstraße in Richtung Süden bis kurz vor die Ringstraße verlängert.

Die Länge der Neubaustrecke der L 284 beträgt 1,251 km. Die Fahrbahn wird 7,00 m breit. Die Länge der Anschlüsse beträgt zuzüglich der Linksabbiegespur in der Ringstraße 435 m.

Die Anpassung der L 275 beginnt bei Station 0,124 und endet an Station 0,347 (Bau-km 0+000 bis 0+223). Die L 284 neu umfasst die Bau-km 0+009 bis 1+280. Die insoweit erforderlichen Anpassungen der L 284 alt beginnen bei Station 0,835 (Bau-km 0+020).

Umstufungskonzept:

Die Ortsdurchfahrt der L 284 wird zur Gemeindestraße abgestuft und geht in die Baulast der Stadt Bad Schussenried über. Das nicht mehr benötigte Teilstück der L 284 alt im Bereich des Anschlusses der Umfahrung an den Bestand wird auf eine Breite von 3 m zurückgebaut und geht als künftiger Wirtschaftsweg ebenfalls in die Baulast der Stadt über. Die genaue

Abgrenzung der Veränderungsstrecken wird nach Fertigstellung der Baumaßnahme öffentlich bekannt gemacht.

1.2 Der Umbau der Kreuzung der L 284 (Biberacher Straße) mit der L 275 (Ringstraße/Zepplinstraße)

Des Weiteren ist Gegenstand dieses Verfahrens die Ertüchtigung des Anschlusses der bestehenden L 284 (Biberacher Straße) an die L 275 (Ringstraße/Zepplinstraße) auf der Strecke zwischen Bad Schussenried und Kleinwinnaden. Die aus Kleinwinnaden kommende Biberacher Straße wird hier vor der Einmündung auf einer Länge von rd. 60 m um bis zu 8 m nach Nordwesten verschoben. Im Bereich der L 284 alt beginnt die Umbaumaßnahme an Station 0,005 und endet an Station 0,068 (Bau-km 0+011 bis 0+074).

1.3 Landschaftspflegerische Begleitplanung

Neben Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen im näheren Baubereich ist auf den Straßennebenflächen die Pflanzung von Gehölzen und Begrünung vorgesehen. Auf zwei Teilflächen im Nahbereich der Neubaustrecke werden extensive Frischwiesen angelegt. Die nicht mehr benötigten Fahrbahnflächen im Anschlussbereich der Ortsumfahrung an die alte L 284 werden zurückgebaut. Auf etwa 1 ha im Bereich östlich der Ausbaustrecke der L 284 wird Oberboden aufgetragen. Des Weiteren sind landschaftspflegerische Maßnahmen abseits der Neubaustrecke am Westufer des Olzreuter Sees vorgesehen.

1.4 Bauzeit

Die Maßnahmen werden vom Regierungspräsidium durchgeführt. Die Bauzeit beträgt ca. 1,5 Jahre.

1.5 Flurbereinigung

Entgegen der Ausführungen des Antragstellers in den Planunterlagen ist derzeit nicht vorgesehen, im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren für den Grunderwerb ein Verfahren nach § 87 Flurbereinigungs-gesetz (Zweckverfahren, „Unternehmensflurbereinigung“) durchzuführen. Ohnehin kann der Vorhabenträger ein solches Verfahren nicht selbst veranlassen. Antragsbefugt ist die Enteignungsbehörde, die derzeit keinen Bedarf im Sinne des § 87 Abs.1 Flurbereinigungs-gesetz erkennen kann.

Daraus, dass der Vorhabenträger in den Antragsunterlagen bekundet hat, er werde ein solches Verfahren anstreben, können von der Planung Betroffene keine Rechte ableiten. Sie können sich generell auf derartige Absichtsbekundungen nicht verlassen und müssen, wenn sie mit der Planung nicht einverstanden sind, ihre Belange im Planfeststellungsverfahren geltend machen. Der nunmehr vom Vorhabenträger angestrebte Verzicht auf ein Flurbereinigungsverfahren erfolgte in Abstimmung mit der Flurbereinigungsbehörde und aufgrund der Tatsache, dass sich ein solches nach der konkreten örtlichen Situation nicht anbietet. Es müssten eine Vielzahl von Flächen in das Verfahren einbezogen werden, die von der planfestzustellenden Maßnahme nicht betroffen sind. Im Ergebnis wäre der Eingriff durch die Flurbereinigung in das gewachsene und im Rahmen der Freiwilligkeit unter den örtlichen

Landwirten geordnete Gefüge nicht zu rechtfertigen. Diese Einschätzung wird von Einwendern im Verfahren geteilt.

2. Verfahren

Mit Schreiben vom 22.03.2010 beantragte die Straßenbauverwaltung des Landes bei der Planfeststellungsbehörde des Regierungspräsidiums Tübingen die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für die oben genannten Maßnahmen und legte die hierzu erforderlichen Planunterlagen vor.

Mit Schreiben vom 28.04.2010 veranlasste die Planfeststellungsbehörde die ortsübliche Bekanntmachung des Planfeststellungsverfahrens und die Auslegung der Unterlagen vom 10.05.2010 bis zum 09.06.2010 bei der Stadt Bad Schussenried, die zugleich Gelegenheit erhielt, bis zum 19.07.2010 Stellung zum Vorhaben zu nehmen.

Die ortsübliche Bekanntmachung der Planauslegung erfolgte am 07.05.2010 im Amtsblatt „Schussenbote“ der Stadt Bad Schussenried. Die Planunterlagen lagen vom 10.05.2010 bis einschließlich 09.06.2010 im Stadtbauamt von Bad Schussenried zur allgemeinen Einsichtnahme während der Dienststunden aus. Bis einschließlich 23.06.2010 konnten Einwendungen gegen den Plan erhoben werden.

Die nicht ortsansässigen Betroffenen wurden über die öffentliche Auslegung mit Schreiben der Stadt Bad Schussenried vom 22.06.2010 benachrichtigt.

Es gingen vier Einwendungsschreiben Privater ein. Dreizehn Träger öffentlicher Belange haben Anregungen und Bedenken vorgebracht, darunter ein Naturschutzverband und zwei Leitungsträger.

Auf eine allgemeine Erörterungsverhandlung wurde verzichtet, da der Vorhabenträger die Anregungen der Träger öffentlicher Belange aufgegriffen bzw. eine Einigung mit diesen erzielt hat, so dass die öffentlichen Belange keinen Anlass für eine Erörterung boten.

Mit Schreiben vom 03.03.2015 hat die Planfeststellungsbehörde allen Einwendern und den Träger öffentlicher Belange, die im Verfahren eine Stellungnahme abgegeben haben, die Antwort der Straßenbauverwaltung übersandt und gleichzeitig über den beabsichtigten Erörterungsverzicht informiert. Damit verbunden wurde die Bitte, sich bis zum 20.03.2015 zu äußern, ob Einverständnis mit einem Erörterungsverzicht besteht.

Im Ergebnis waren alle Träger öffentlicher Belange, die sich im Verfahren geäußert hatten, mit dem Erörterungsverzicht einverstanden. Da die vorliegende Planung insgesamt das Ergebnis intensiver Abstimmungsgespräche zwischen Straßenbauverwaltung, Naturschutzverwaltung und der Stadt Bad Schussenried ist, hat sich die Planfeststellungsbehörde daher aus Gründen der Verfahrensvereinfachung und Verfahrensbeschleunigung dafür entschieden, auf eine allgemeine Erörterung zu verzichten. Auch mit einer allgemeinen Erörterung hätten keine weitergehenden entscheidungserheblichen Erkenntnisse für die Beurteilung der beantragten Vorhaben gewonnen werden können.

Mit den Einwendern 21-3 und 21-4 wurden die vorgetragenen Belange jeweils einzeln am 24.04.2015 im Rathaus von Bad Schussenried erörtert. Mit Einwender 21-1 fand am 30.04.2015 eine Einzelerörterung im Regierungspräsidium Tübingen statt. Auf die Protokolle zu diesen Erörterungen wird verwiesen. Die genannten Einwender halten ihre Einwendungen aufrecht.

3. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)

3.1 Verfahren und Öffentlichkeitsbeteiligung

Das Umweltverwaltungsgesetz (UVwG vom 25.11.2014, GBl. 2014, 592; i.Kr. seit 01.01.2015) sieht für den Bau einer zweistreifigen Landesstraße mit einer Länge von 1 km bis weniger als 10 km eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls vor (Nr. 1.4.2 der Anlage 1 zum UVwG). Nach § 11 Abs. 1 S. 1 UVwG war eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, da das Vorhaben aufgrund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 15 Nr. 2 in Verbindung mit § 12 UVPG zu berücksichtigen wären.

Nach § 15 UVwG gelten für die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung die Regelungen des UVPG entsprechend. Die vorgeschriebenen Verfahrensschritte wurden durchgeführt. Umfassende entscheidungserhebliche Unterlagen i.S.v. § 6 UVPG lagen der Planfeststellungsbehörde vor.

Die allgemein verständliche Zusammenfassung der Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß § 6 UVPG war Gegenstand der ausgelegten Planunterlagen (Unterlage 1.2). Dies gilt auch für den Landschaftspflegerischen Begleitplan, die Artenschutzfachliche Beurteilung und die FFH-Verträglichkeitsprüfung zum Natura 2000 Gebiet 8024-341 Feuchtgebiete um Bad Schussenried (Planfeststellungsunterlagen 12.1 bis 12.7). Durch Auslegung dieser Unterlagen und der gesamten weiteren Planunterlagen ist die Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 9 UVPG erfolgt.

3.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)

Auf der Grundlage der vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen und der Äußerungen der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e.V. in diesem Verfahren sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter, einschließlich der Wechselwirkungen, gemäß § 11 UVPG wie folgt zusammenfassend darzustellen:

3.2.1 Bestandsbeschreibung

Der Straßenneubau erfolgt in einer überwiegend intensiv genutzten, weit einsehbaren Grünlandniederung nahe des Olzreuter Sees. Der Niedermoorkörper ist großflächig durch Drainagegräben entwässert und mineralisiert. Östlich der Maßnahme liegt das FFH-Gebiet „Feuchtgebiete um Bad Schussenried“.

Der Ort Kleinwinnaden ist ländlich geprägt und von Resten alter Obstwiesen und Bauerngärten umgeben. Neben landwirtschaftlichen Höfen gibt es vorzugsweise im südlichen Teil der Ortschaft auch Einfamilienhäuser mit umliegenden Gärten.

Die siedlungsnahen Freiflächen im Plangebiet sind durch Feldwege erschlossen und werden zur Kurzzeiterholung genutzt. Die Trasse quert einen Wanderweg von Bad Schussenried nach Steinhausen, der als traditioneller Wallfahrtsweg genutzt wird.

Im Umfeld des Olzreuter Sees wurden in Niedermoorböden jungsteinzeitliche Siedlungen gefunden, daher ist auch im Bereich des Niedermoorkörpers bei Kleinwinnaden ein Vorkommen archäologisch bedeutsamer Funde möglich.

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

3.2.2 Auswirkungen

Durch den Bau der Ortsumfahrung kommt es zu anlage-, bau- und betriebsbedingten Auswirkungen auf die Umwelt. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um die nachfolgend genannten Auswirkungen:

Anlagebedingt sind im Wesentlichen die Flächeninanspruchnahme und die damit verbundene Bodenversiegelung anzuführen. Der Flächenverlust durch Neuversiegelung (Fahrbahn, Bankettflächen, bituminöse und geschotterte Wirtschaftswege) beträgt rd. 1,52 ha. Die Flächenbeanspruchung durch Nebenanlagen (Böschungen, Mulden, Graswege) beträgt rd. 1,34 ha.

Durch die Flächeninanspruchnahmen kommt es zum dauerhaften Verlust aller Bodenfunktionen im Bereich der Fahrbahn- und Bankettflächen sowie zu einer erheblichen Einschränkung der Bodenfunktionen von Niedermoorböden und Böden hoher Bedeutung durch Nebenanlagen.

Es kommt des Weiteren zum Verlust von Streuobstbäumen, von feuchtem Wirtschaftsgrünland und Ackerflächen und zur Beeinträchtigung des Landschaftsbilds. Wald oder Gewässer werden nicht tangiert; auch Beeinträchtigungen des Grundwassers sind mit dem Vorhaben nicht verbunden. Schließlich sind hinsichtlich der Schutzgüter Luft und Klima keine Auswirkungen zu erwarten.

Für den Bau der Straße ist ein Baufeld erforderlich. Es umfasst beidseits der künftigen Trasse einen Streifen von jeweils 10 m. Im Bereich der verdichtungsempfindlichen Lehm-/Moorböden am Baubeginn zwischen Bau-km 0+000 bis 0+360 wurde das Baufeld reduziert auf jeweils 5,75 m. Auf der für Baufeld und Baustelleneinrichtung vorübergehend benötigten Fläche wird nach Abschluss der Arbeiten der Ausgangszustand wieder hergestellt.

Während der Baumaßnahmen kann es durch den Baustellenverkehr zu unregelmäßigen und punktuell auftretenden Lärmbelastungen kommen. Dabei handelt es sich allerdings um zeitlich begrenzte Ereignisse.

Die aus dem Betrieb der Straße folgenden Schadstoff- und Lärmemissionen werden bei vorherrschenden Westwinden vom Ort weggetragen; hier tritt für die Anwohner eine Entlastung ein.

Für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden Flächen im Umfang von insgesamt rund 2,54 ha ökologisch aufgewertet; den größten Anteil hat die Grünlandextensivierung im Umfang von ca. 0,8 ha am Olzreuter See (Maßnahme A/E3A). Auf einem Hektar Ackerfläche erfolgt eine Bodenverbesserung durch Oberbodenauftrag (Maßnahme A6).

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf den Erläuterungsbericht (Unterlage 1.1), die allgemein verständliche Zusammenfassung der Umweltauswirkungen des Vorhabens (Unterlage 1.2) und den Erläuterungsbericht zum LBP (Unterlage 12.1) verwiesen.

Die Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG erfolgt bei der Abhandlung der zwingenden materiellrechtlichen Anforderungen sowie im Rahmen der Abwägung.

4. Planrechtfertigung

Eine straßenrechtliche Planung ist dann gerechtfertigt, wenn für das mit ihr verfolgte Vorhaben nach Maßgabe der vom Straßengesetz 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, 282ff., 285).

4.1 Ortsumfahrung

Nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 StrG sind Landesstraßen Straßen, die untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und vorwiegend dem durchgehenden Verkehr innerhalb des Landes dienen oder zu dienen bestimmt sind.

Die L 284 führt von Weingarten über Mochenwangen, Aulendorf, Bad Schussenried und Ingoldingen in Richtung Biberach und stellt eine wichtige Parallelverbindung zur B 30 von Weingarten nach Biberach her. Die L 284 hat eine überörtliche Verbindungsfunktion und übernimmt in den Ortsdurchfahrten zudem Erschließungsfunktionen.

Die Verkehrsprognose der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH vom März 2011 prognostiziert für das Jahr 2025 eine Belastung der Ortsdurchfahrt von Kleinwinnaden im Zuge der L 284 an einem mittleren Werktag mit 4.400 bis 4.700 Kfz/24 h. Der Schwerverkehrsanteil liegt tags bei 8% und nachts bei 13%.

Im Vergleich zur Belastung 2010 entspricht die Verkehrsbelastung im Jahr 2025 einer Zunahme von 300 Kfz/24h auf der Biberacher Straße südlich der Einmündung des Schussenweges und von 200 Kfz/24 h im Bereich nördlich der Einmündung des Schussenweges.

Festzuhalten ist, dass die Verkehrsdichte auf der L 284 deutlich unter der durchschnittlichen Belastung einer Landesstraße in Baden-Württemberg liegt. Durchschnittlich wird der Verkehr auf einer Landstraße im Jahr 2025 bei 5.380 Kfz/24 h liegen (Generalverkehrsplan Baden-Württemberg, S. 57).

Allerdings weist die Ortsdurchfahrt der L 284 aufgrund ihrer Lage und Breite eine besondere Problematik auf:

1. Gehwege:

Gemäß der „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RAST) 2006 Abschnitt 5.1.2 sehen die empfohlenen Querschnitte in der Regel Mindest-Gehwegbreiten von 2,50 m vor. Diese Breiten orientieren sich an der Forderung nach Begegnungsmöglichkeit zweier Fußgänger (auch unter Beachtung der Benutzungspflicht bzw. –möglichkeit des Gehwegs durch Rad fahrende Kinder bis zum 8. bzw. 10. Lebensjahr (§2 StVO)) und den notwendigen Sicherheitsräumen zu Gebäuden und zur Fahrbahn. Für enge dörfliche Hauptstraßen wird angesichts geringen Fußgängeraufkommens davon abgewichen und eine Gehwegbreite von 1,50 m (beidseitig) dargestellt.

In der Ortsdurchfahrt Kleinwinnaden befindet sich nur ein einseitiger Gehweg, der die Mindestbreite an den meisten Stellen unterschreitet. Teilweise liegen eine deutliche Abweichung und lediglich eine Breite von nur 1,00 m vor. Nach den Ausführungen des Antragstellers nutzen auch Radfahrer diesen Gehweg, da die Straße als zu gefährlich empfunden wird. Der Antragsteller hat außerdem vor Ort festgestellt, dass an einer Engstelle der Ortsdurchfahrt, die mit dem allgemeinen Gefahrenzeichen der StVO 120 „verengte Fahrbahn“ beschildert ist, trotz der Beschilderung der von Norden her kommende Begegnungsverkehr (Schwerverkehr) auf den westlich gelegenen Gehweg (Abgrenzung durch Hochborde vorhanden) ausweichen musste, um eine Kollision zu vermeiden. Der Fußgänger- und Radverkehr ist dabei in höchstem Maße gefährdet, da durch den Schwerverkehr die Gesamtbreite des Gehwegs voll ausgenutzt wird.

2. Überquerbarkeit:

Aufgrund der teilweise engen Radien in der Straßenführung gibt es mehrere unübersichtliche Streckenbereiche, die ein sicheres Queren der Straße erschweren. Dies gilt sowohl für den Fußgängerverkehr als auch für den Kfz- bzw. landwirtschaftlichen Verkehr. An einem nach beiden Fahrtrichtungen sehr unübersichtlichen Sichtbereich führt ein Wirtschaftsweg aus der Ortsdurchfahrt heraus und verbindet diese mit den zu bewirtschafteten Flächen. Gleichzeitig stellt dieser Wirtschaftsweg auch einen Pilgerweg dar. Der Sichtbereich an dieser Stelle beträgt für die querenden Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und landwirtschaftliche Fahrzeuge) zum Teil weniger als 50 m. Aufgrund der max. Geschwindigkeit von 50 km/h der auf der Landesstraße fahrenden Verkehrsteilnehmer ist eine Überquerung nicht ohne gegenseitige Gefährdung möglich.

3. Radweg:

Ein aus Bad Schussenried kommender Radweg endet am südöstlichen Ende der Ortsdurchfahrt Kleinwinnaden. Radfahrer müssen zur Fortsetzung die Ortsdurchfahrt benutzen. Die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST 2006) empfehlen für die Anordnung von Radverkehrsanlagen bei Kraftfahrzeugstärken größer 400 Kfz/h Schutzstreifen. Der Verkehrsprognosenullfall 2025 weist für die Ortsdurchfahrt eine Verkehrsstärke von 470 Kfz/h

aus. Zwar kann nach der RAST 2006 bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h, sofern keine Radverkehrsanlagen vorgesehen sind, der Gehweg für den Radverkehr freigegeben werden, sofern dies unter Berücksichtigung der Bevorrechtigung der Fußgänger vertretbar ist. Dies ist hier nicht der Fall. Aufgrund der geringen Breite des vorhandenen Gehwegs von teilweise nur 1,00 m wäre eine Freigabe des Gehweges für den Radverkehr mit einer erhöhten Gefährdung sowohl für den Fußgänger- als auch den Radverkehr verbunden. Anzumerken ist weiterhin, dass sich nur westlich entlang der Ortsdurchfahrt ein Gehweg befindet. Dies bedeutet, dass der Fußgänger- und Radverkehr an mehreren Stellen die Straße queren müsste; so auch im Bereich der Ortsmitte, wo an einer dazuhin unübersichtlichen Stelle auf der gegenüberliegenden Seite der Pilgerweg zum Wallfahrtsort Steinhausen abzweigt.

4. Fahrbahnbreiten:

Gemäß RAST 2006 hat eine zweistreifig befahrbare Richtungsfahrbahn eine Regelbreite von 6,50 m. Die Ortsdurchfahrt weist diese Breite nur an wenigen Bereichen auf. Der Großteil der Ortsdurchfahrt unterschreitet diese Breite.

Vom Ortsende Kleinwinnaden bis zum geplanten Bauende beträgt die Fahrbahnbreite nur 5,50 m bis 5,70 m. Die Fahrbahn ist uneben und vielfach beschädigt. Die Bankette sind am Bauende beidseitig abgefahren.

Insgesamt kommt die Straßenbauverwaltung daher zu dem Schluss, dass Ausbauzustand und Linienführung der Ortsdurchfahrt dem gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsaufkommen nicht gerecht werden.

Zielsetzung der Planung

Mit dem Bau der Ortsumfahrung soll der Verkehr auf der Landesstraße leichter, sicherer und flüssiger werden. Auch die Verkehrssicherheit für den im Ort verbleibendem Quell- und Zielverkehr und insbesondere für Fußgänger und Radfahrer soll hergestellt werden.

Nach der Verkehrsprognose der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH vom März 2011 werden nach dem Bau der Umfahrung auf der Ortsdurchfahrt nur noch rund 500 Kfz/24h südlich und rund 200 Kfz/24 h nördlich der Einmündung des Schussenweges verkehren. Dies dürfte im Wesentlichen den lokalen Ziel- und Quellverkehr abbilden. Diesen Verkehr kann die Ortsdurchfahrt, die nach dem Umstufungskonzept vom Oktober/November 2008 zur Gemeindestraße abgestuft werden soll, zwar aufnehmen. Auch wird die Verkehrsabnahme eine spürbare Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer mit sich bringen. Hinreichend verkehrssichere Verhältnisse für Fußgänger und Radfahrer in der Ortsdurchfahrt werden allerdings auch dann erst nach entsprechendem Um- und Ausbau der Ortsdurchfahrt gegeben sein. Ohne einen Ausbau der Ortsdurchfahrt insbesondere mit Gehwegen und möglicherweise ergänzenden verkehrlichen Maßnahmen sind die Verhältnisse auch bei nur sehr geringem Quell- und Zielverkehr nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde für Fußgänger und Radfahrer nicht sicher.

Demgegenüber steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass infolge der Trennung von überörtlichem und lokalem Verkehr die Sicherheit und Leichtigkeit des überörtlichen Verkehrs, der dann durchweg auf freier Strecke fahren kann, gewährleistet wird. Die Planfeststellungsbehörde kommt damit insgesamt zu dem Schluss, dass das Vorhaben den Zielsetzungen des Straßengesetzes dient.

Die Ortsumfahrung Kleinwinnaden ist als Neubaumaßnahme „mit weit fortgeschrittener Planung“ in den Maßnahmenplan Landesstraßen vom 20.11.2013 aufgenommen. Ihre Realisierung ist damit gesichert.

4.2 Ertüchtigung des Knotenpunkts L 284 / L 275

Auch die bauliche Anpassung der Kreuzung von L 275 und L 284 im Süden von Kleinwinnaden entspricht den Zielen des Straßengesetzes (vgl. § 25 StrG). Durch die Herstellung ausreichender Sichtverhältnisse wird die Verkehrssicherheit erhöht. Es ist davon auszugehen, dass damit die Unfallhäufigkeit zurückgeht.

5. Trassenvarianten

5.1 Ortsumfahrung

Der Vorhabenträger hat im Vorfeld der Antragstellung eine Ost- und eine Westumfahrung geprüft. Im Verfahren wurde der Ausbau im Bestand einer näheren Betrachtung unterzogen.

5.1.1 Beschreibung der Varianten

Die Ostvariante entspricht der Antragstrasse.

Die Westvariante beginnt ca. 350 m westlich der Kreuzung L 284 / L 275 an der L 275 und verläuft zu Anfang westlich von Kleinwinnaden in Richtung Norden. Nach ca. 300 m schwenkt die Trasse in einem großen Bogen um Kleinwinnaden in nordöstliche Richtung. Ca. 750 m nordöstlich des Ortsendes von Kleinwinnaden führt die Westvariante wieder auf den bestehenden und voll ausgebauten Verlauf der L 284. Die Streckenlänge der Westvariante beträgt ca. 1.650 m, wobei hiervon ca. 1.500 m als Neubaustrecke und ca. 150 m als Anpassung anzusehen sind. Die Westvariante verläuft über bewegtes Gelände und wird auf einer Länge von ca. 1250 m in Dammlage geführt. Ca. 400 m der Trasse werden im Einschnitt geführt. Im Anschlussbereich an die L 275 wird eine Linksabbiegespur in der L 275 notwendig. Als Straßenquerschnitt ist ein SQ 10 mit einer Fahrbahnbreite von 7,00 m vorgesehen. Die Westvariante kreuzt in ihrem Verlauf nordöstlich von Kleinwinnaden den Schussenweg. Ein Brückenbauwerk ist für eine planfreie Kreuzung notwendig. Im weiteren Verlauf tangiert die Westvariante nördlich von Kleinwinnaden ein geplantes Baugebiet.

Eine Planung zum Ausbau der Ortsdurchfahrt im Bestand liegt nicht vor. Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass sich auch ein Ausbau der Ortsdurchfahrt als eine Planungsvariante darstellt, da auch mit einem Ausbau die Ziele der Planung, verkehrliche Missstände der Ortsdurchfahrt zu beseitigen und verkehrssichere Verhältnisse herzustellen, erreicht werden könnten. Aufgrund der örtlichen Verhältnisse, insbesondere der Engstelle im

Bereich der Wohnhäuser Nr. 99, 100 und 101 der Biberacher Straße, ist allerdings davon auszugehen, dass ein richtlinienkonformer Ausbau nur teilweise möglich wäre, und für die Herstellung verkehrssicherer Verhältnisse Sonderlösungen, möglicherweise auch im Wege verkehrlicher Anordnungen, gefunden werden müssten.

5.1.2 Bewertung der Varianten

Beide Umfahrungsvarianten haben dieselben Auswirkungen auf die Verkehrsverhältnisse. Die Ortsdurchfahrt Kleinwinnaden wird bei beiden Varianten maßgeblich entlastet. Dabei ist die Trasse der Ostvariante wesentlich kürzer, weist geringere Steigungen auf und verläuft auf maximal 2,0 m hohen Dämmen nahezu ebenerdig. Die Trasse der Westvariante verläuft auf hohen Dämmen, zusätzlich ist ein Brückenbauwerk erforderlich. Ein notwendiger Anschluss von Kleinwinnaden an die neue Ortsumgehung lässt sich bei der Ostvariante wesentlich einfacher realisieren als bei der Westvariante, die auch deutlich teurer wäre.

Auch im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit ist die Ostvariante eindeutig vorzugswürdig. Gegenüber der Westumfahrung ist die direkte Flächeninanspruchnahme geringer. Der Flächenbedarf für Straßennebenflächen ist infolge geringerer Böschungsfächen geringer. Bei der Ostvariante werden weniger Gräben durchquert; bei der Westvariante wird das Wiesengebiet westlich Kleinwinnadens mittig durchschnitten. Die Variante Ost beeinträchtigt weniger hochwertige Biotope. Durch geringere Dammlagen wird das Landschaftsbild weniger beeinträchtigt. Schadstoff- und Lärmemissionen werden bei vorherrschenden Westwinden vom Ort weggetragen. Durch ihre geringere Neubaulänge führt die Ostvariante insgesamt zu einer wesentlich geringeren Beeinträchtigung von Umweltschutzgütern.

Die 2014 vorgenommenen ergänzende Biotopkartierung hat im Hinblick auf die Variantenentscheidung die Erkenntnis erbracht, dass die ökologische Wertigkeit der Flächen östlich von Kleinwinnaden gegenüber der Kartierung von 2009 eher abgenommen hat, so dass die Vorteile der Ostvariante noch deutlicher zutage treten.

Die geringste Beeinträchtigung von Umweltschutzgütern wäre mit einem Ausbau im Bestand verbunden. Insbesondere der wesentlich geringere Flächenverbrauch spricht für diese Variante, die auch wirtschaftlich günstiger wäre. Zwar würde der Verkehr weiterhin durch den Ort fahren, so dass für die Anwohner keine Entlastung bei Lärm und Schadstoffen eintreten würde. Auch die Trennwirkung infolge des Durchgangsverkehrs bliebe erhalten. Diese Kriterien können allerdings für sich genommen angesichts einer prognostizierten Verkehrsbelastung von nur 4.400 bis 4.700 Kfz/24h nicht ausschlaggebend sein; eine Vielzahl von Ortsdurchfahrten in Baden-Württemberg weist deutlich höhere Belastungen auf. Hinzu kommt, dass der gesamte Bereich der Ortsdurchfahrt der L 284 nur sehr locker bebaut ist; wobei jedenfalls derzeit auch nicht mit einer relevanten Siedlungsentwicklung in Kleinwinnaden zu rechnen ist.

Maßgebliche Zielsetzung der vorliegenden Planung ist die Herstellung verkehrssicherer Verhältnisse. Ob diese Zielsetzung mit einem Ausbau im Bestand erreicht werden kann, erscheint fraglich. Dagegen sprechen die beengten örtlichen Verhältnisse. Jedenfalls im

Bereich der Wohnhäuser Nr. 99, 100 und 101 der Biberacher Straße wäre es nicht möglich, die Ortsdurchfahrt richtlinienkonform auszubauen, da die Straße hier eine Breite von nur 5,90 m und eine Gehwegbreite von nur 1,00 m aufweist.

Dennoch ist die Planfeststellungsbehörde davon überzeugt, dass aufgrund der im Übrigen räumlich vorhandenen Ausbaumöglichkeiten und der nur kurzen Engstelle durch eine Kombination baulicher, gestalterischer und verkehrlicher Maßnahmen auch bei einem Ausbau im Bestand eine hinreichende Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erreicht werden könnte. Der dazu notwendige Grunderwerb wäre deutlich geringer als bei der Neubaumaßnahme, vor allem aber wäre die notwendige Neuversiegelung erheblich geringer.

Für eine Umfahrungslösung spricht letztlich die damit zu erzielende Trennung von Quell-/Zielverkehr und überörtlichem Verkehr, der dann durchgehend auf freier Strecke geführt werden kann. Für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer ist dies die beste Lösung.

Ausführungsvarianten der Ostumfahrung:

Die Linie der Ostvariante wurde nochmals optimiert, so dass der Abstand zur Bebauung so groß wie möglich ist, eine Beeinträchtigung des benachbarten FFH-Gebietes vermieden wird und eine kleine, im Bereich der geplanten Trasse liegende Streuobstwiese nur geringfügig tangiert wird.

Soweit die Stadt Bad Schussenried Vorschläge zur Ausführung der Ostvariante in das Verfahren eingebracht hat, sind diese aus den vom Antragsteller vorgetragenen Gründen nicht besser geeignet als die Antragstrasse, die Ziele der Planung zu verwirklichen:

Verknüpfung von L 284 neu und L 275:

Der Vorhabenträger sieht vor, die Ortsumfahrung untergeordnet an die L 275 anzuschließen. Die Stadt hat vorgeschlagen, die L 284 übergeordnet an die L 275 anzuschließen, damit diese durchgängig befahren werden kann und attraktiv für den bislang durch die Stadt fahrenden Schwerverkehr wird. Diese Variante wurde in der Verkehrsuntersuchung von 2011 untersucht. Dabei hat sich gezeigt, dass ein übergeordneter Anschluss der L 284 an die L 275 eine Entlastung des Hauptverkehrsnetzes in Bad Schussenried um 200 bis 300 Kfz/24 h bringen würde. Die Verlagerungseffekte des überörtlichen Verkehrs über die L 283 auf die L 284 wären mit 100 Kfz/24 h jedoch gering. Der Durchgangsverkehr entlang der L 275 würde weiterhin durch die Ortsdurchfahrt von Bad Schussenried fließen. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes L 284 neu/Zepplinstraße/Ringstraße bliebe gleich. Beide Varianten weisen hier die Qualitätsstufe A bis B (sehr gut bis gut) auf. Dabei liegt die mittlere Wartezeit im Planfall bei 10,4 s. Mit übergeordnetem Anschluss liegt sie bei 9,6 s (Stufe A wird angenommen, wenn die mittlere Wartezeit unter 10s liegt und Stufe B, wenn sie unter 20s liegt.)

Stellt man der geringen Verkehrsverlagerung die durch den ungünstigeren Baugrund und durch den Rückbau eines dann nicht mehr benötigten Teilstücks der L 275 entstehenden

erheblichen Mehrkosten von geschätzten 300.000 Euro gegenüber, handelt es sich nicht um eine Ausführungsvariante, die der beantragten vorzuziehen wäre.

Der Vorhabenträger hat schließlich die Verknüpfung durch einen Kreisverkehr in Erwägung gezogen. Dieser würde allerdings Mehrkosten von etwa 150.000 bis 200.000 Euro mit sich bringen und hätte keine erkennbaren Vorteile im Hinblick auf eine Steigerung der Attraktivität für den Schwerverkehr.

Sonstige Varianten, die besser geeignet wären, die Ziele der Planung zu erreichen, sind weder vorgetragen noch sonst ersichtlich.

5.2 Kreuzungsertüchtigung

Die durch die Ortsumgehung entlastete Kreuzung L 284 / L 275 / Biberacher Straße wird zur Verbesserung der Verkehrssicherheit baulich verändert. Der Anschlussast Biberacher Straße wird um ca. 8 m in nordwestliche Richtung verschoben. Die Ausbildung der Eckausrundungen erfolgt mit einfachen Kreisbögen $R = 10$ m. Der Anschlussast erhält einen kleinen Fahrbahnteiler (Tropfen). Der Fahrbahnteiler und die Eckausrundungen werden mit einem Bordstein aus Naturstein eingefasst.

6. Zwingende materiellrechtliche Anforderungen

6.1 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

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

6.1.1 Eingriffe in Natur und Landschaft

Der landschaftspflegerische Begleitplan (LBP, Planfeststellungsunterlagen 12 und 12.0A), auf den verwiesen wird, stellt die baubedingten, anlagebedingten und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild umfassend und nachvollziehbar dar.

Bestandserfassung und naturschutzfachliche Beurteilung erfolgten methodisch einwandfrei. Da der LBP bereits 2009 fertig gestellt worden war, erfolgte 2014 eine erneute Biotopkartierung, um das Aufwertungspotenzial der gewählten Ausgleichsflächen zu überprüfen. Dabei hat sich gezeigt, dass ein Teil der zur Aufwertung vorgesehenen Flächen am Olzreuter See bereits im Bestand hochwertig ist. Diese Flächen wurden daher aus der Planung herausgenommen. Eine Überprüfung der Eingriffs- und Ausgleichsbilanz ergab, dass die Eingriffe weiterhin kompensiert sind, da es sich bei den herausgenommenen Flächen nur um

„Sicherungsflächen“ gehandelt hatte (vgl. im Einzelnen Unterlage 12.3A und Deckblattunterlage 12.0A).

Hinsichtlich der Bewertung der Eingriffe in das Schutzgut Boden sowie die Ermittlung der insoweit gebotenen Kompensation sowie hinsichtlich der am ursprünglichen Kompensationskonzept vorgenommenen Änderungen ist auf die Unterlage 12.0A vom 21.11.2014 hinzuweisen, welche die während des Anhörungsverfahrens erarbeiteten Verbesserungen der Planung darstellt.

6.1.2 Vermeidung und Minimierung

Die Planung enthält folgende Vorkehrungen und Maßnahmen, die der Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen dienen:

Die Linie der Ostvariante wurde dahingehend optimiert, dass eine Beeinträchtigung des benachbarten FFH-Gebietes vermieden wird und eine kleine, im Bereich der geplanten Trasse liegende Streuobstwiese nur geringfügig tangiert wird.

Zur Vermeidung oder Minimierung von Beeinträchtigungen sind folgende Maßnahmen in der Planung berücksichtigt worden bzw. für die Durchführung des Baubetriebs vorgesehen:

- V1 Fällen und Hochasten von Gehölzen außerhalb der Brutzeit von Vögeln
- V2 Fachgerechte Behandlung und Lagerung des Oberbodens während der Bauphase
- V3 Schutz der Obstbäume der Streuobstwiese vor baubedingten Beeinträchtigungen
- V4 Begrenzung der Neuversiegelung durch Befestigung von Wirtschaftswegen in wassergebundener Decke bzw. als Grasweg
- V5 Begrenzung des Flächenbedarfs für Arbeitsstreifen, Baustellenzufahrten/einrichtungen, etc. im Bereich der Niedermoorböden auf das unabdingbare Mindestmaß
- V6 Erhalt der Durchgängigkeit der Sammelgräben für Tiere
- V8 Anlage von aufgeweiteten Entwässerungsmulden mit Überlaufschwällen

Maßnahme V5 ist planerisch bereits insoweit konkretisiert, dass das Baufeld von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+360 auf eine Breite von beidseits jeweils 5,75 m gegenüber im Übrigen 10 m beschränkt wird. Der reduzierte Arbeitsstreifen ist in den geänderten Plänen, Unterlage 14.1 Blatt 1A und 3A dargestellt. Dieser reduzierte Arbeitsstreifen ist insbesondere für die im Vorfeld der Straßenbaumaßnahme stattfindenden archäologischen Erkundungen maßgeblich. Daher war der Vorhabenträgerin aufzuerlegen, vor Beginn dieser Erkundungen den reduzierten Arbeitsstreifen vor Ort zu markieren. Nur so kann gewährleistet werden, dass empfindliche Böden nicht unnötig beansprucht werden. Schließlich ist Maßnahme V5 dahingehend zu konkretisieren, dass eine Tiefenlockerung von verdichteten Böden außerhalb des Straßenkörpers zu erfolgen hat.

Der als V7 vorgesehene Bau einer Querungshilfe für Fußgänger zur Sicherung der Wanderwegebeziehung ist keine Minimierungsmaßnahme im naturschutzrechtlichen Sinn.

6.1.3 Ökologische Baubegleitung

Eine ökologische Baubegleitung ist nicht vorgesehen. Es erscheint der Planfeststellungsbehörde auch nicht geboten, eine solche anzuordnen.

Im Hinblick auf die Betroffenheit empfindlicher Moorböden im Bereich von Bau-km 0+000 bis 0+360 hat die Höhere Bodenschutzbehörde die Begleitung der Maßnahme durch einen bodenkundlichen Sachverständigen gefordert. Insoweit hat der Vorhabenträger plausibel dargelegt, dass der entsprechende Sachverstand bei der Straßenbauverwaltung des Landes, welche die Maßnahme durchführt, vorhanden ist. Es erscheint nicht geboten, hier eine externe Kontrolle aufzuerlegen. Der Vorhabenträger wird verpflichtet, vor Ort geeignetes Personal einzusetzen (Nebenbestimmung A 4.1.3).

6.1.4 Begründung nach § 15 Abs. 1 S. 3 BNatSchG

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

Schutzgut Boden

- Dauerhafter Verlust aller Bodenfunktionen im Bereich der Fahrbahn- und Bankettflächen (Flächeninanspruchnahme ca. 16.330 m²), Bau-km 0+000 bis 1+260 sowie Kreuzung L 284 /Biberacher Straße / L 275
- Erhebliche Einschränkung der Bodenfunktionen von Niedermoorböden und Böden hoher Bedeutung durch Nebenanlagen (Flächeninanspruchnahme rd. 13.410 m², davon Niedermoorböden: 11.200 m²)

Schutzgut Pflanzen / Tiere

- Verlust von 3 Laubbäumen, Bau-km 0+440
- Verlust von ca. 4.250 m² feuchtem Wirtschaftsgrünland

Schutzgut Landschaftsbild / Erholung

- Verlust von 3 Laubbäumen
- Verlust von ca. 4.250 m² feuchtem Wirtschaftsgrünland
- Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Neuanlage eines Straßenkörpers und Dammlage im Niedermoorbereich, Bau-km 0+000 bis 0+900

6.1.5 Kompensationsmaßnahmen

Der Vorhabenträger hat Kompensationsmaßnahmen unter Berücksichtigung der rechtlichen Vorgaben vorgesehen (LBP-Maßnahmen A1 bis A6; vgl. „Zusammenstellung der endgültigen

Maßnahmenblätter aus Unterlage 12.0 und 12.0A“, Deckblattunterlage 12.0A und Planfeststellungsunterlage 12.1, Erläuterungsbericht LBP, S. 72 ff.).

Das Kompensationskonzept wurde im Anhörungsverfahren auf Anregung der Höheren Naturschutzbehörde hin geändert, da die für die Maßnahmen A/E3 und A4 vorgesehenen Flächen im nördlichen Bereich des Flurstücks 79 am Olzreuter See nicht aufwertungsfähig sind. Diese Flächen wurden daher aus der Planung herausgenommen (nördliche Teilflächen der Maßnahmen A4 und A/E3 von Flurstück 79). Stattdessen wird auf weiter südlich gelegenen Teilflächen des Flurstücks 79 auf intensiv genutzten Fettwiesen eine Nachsaat mit autochthonem Saatgut vorgesehen (Maßnahme A4a). Außerdem wird auf Teilflächen der Flurstücke 81/1 und 82/1 die Nutzungsaufgabe und Entwicklung von Uferröhricht vorgesehen (Maßnahme A4b). Schließlich soll auf denselben Flurstücken die Grünlandextensivierung wie bereits im ursprünglichen Konzept vorgesehen erfolgen, allerdings nun mit Nachsaat von autochthonem Saatgut oder Heumulchsaat (Maßnahme A/E3A neu)).

- A1 Pflanzung von Gehölzen und Begrünung der Straßenebenenflächen
- A2 Anlage extensiver Frischwiesen
- A/E3A Grünlandextensivierung am Olzreuter See
- A4a/b Nutzungsaufgabe, Entwicklung von Uferröhricht am Olzreuter See
- A5 Rückbau nicht benötigter Fahrbahnflächen
- A6 Bodenverbesserung durch Oberbodenauftrag

Das Eingriffs-/Kompensationskonzept hat im Ergebnis auch die Zustimmung der Höheren Bodenschutzbehörde gefunden. Hierzu wurden Eingriff und Kompensation für das Schutzgut Boden in Unterlage 12.0A S. 3 ff. einander gegenübergestellt. Da der Eingriff in den Boden nicht vollständig ausgleichbar ist, wurde das verbleibende Defizit durch Ersatzmaßnahmen kompensiert, deren Umfang über einen monetären Ansatz ermittelt wurde. Im Ergebnis können die beeinträchtigten Bodenfunktionen damit vollständig kompensiert werden.

Rücksichtnahme auf agrarstrukturelle Belange und Verhältnismäßigkeit im Übrigen

Das Kompensationskonzept trägt dem Gebot des § 15 Abs. 3 BNatSchG, auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen, Rechnung. So wurde mit dem Oberbodenauftrag auf einer Ackerfläche (trassennahe Maßnahme A6) eine produktionsintegrierte Maßnahme gewählt, bei der die betroffene Ackerfläche nicht aus der Nutzung herausgenommen werden muss. Sie erfährt im Gegenteil nicht nur naturschutzfachlich, sondern auch hinsichtlich ihrer Nutzbarkeit eine Aufwertung.

Das Kompensationskonzept entspricht auch im Übrigen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Der Zugriff auf privates Grundeigentum ist im festgestellten Umfang erforderlich, da die Maßnahmen im Rahmen der naturschutzfachlichen Gesamtkonzeption nicht an anderer Stelle mit vergleichbarem Erfolg durchgeführt werden können.

6.1.6 Unterhaltungspflicht und rechtliche Sicherung

Gemäß § 15 Abs. 4 S. 2 BNatSchG sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Der Unterhaltungszeitraum ist durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen. Verantwortlich für Ausführung, Unterhaltung und Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist der Verursacher oder dessen Rechtsnachfolger.

Die LBP-Maßnahmen A1, A2, A/E3 und A4 sind dauerhaft zu unterhalten, da nur so eine Kompensation für die durch den Straßenbau beeinträchtigten Funktionen erreicht werden kann. Für die LBP-Maßnahmen A5 und A6 wird kein Unterhaltungszeitraum festgesetzt. Nach Rückbau der Fahrbahnflächen, Bodenlockerung und Andeckung mit Oberboden sowie Rekultivierung (Maßnahme A5) bzw. nach Aufbringung des Oberbodens (Maßnahme A6) ist die Maßnahme wirksam.

Vorgaben zu Herstellungs- und Entwicklungspflege sowie zur dauerhaften Unterhaltungspflege finden sich in den Maßnahmenblättern. Diese Vorgaben sind einzuhalten.

Zur rechtlichen Sicherung der Maßnahmen sehen Grunderwerbsverzeichnis und –plan (Unterlagen 14.1 und 14.2) vor, dass das Land die für die LBP-Maßnahmen A1 bis A4 benötigten Flächen erwirbt.

6.1.7 Kompensationsverzeichnis

Dem Vorhabenträger als Verursacher der mit diesem Vorhaben verbundenen naturschutzrechtlichen Eingriffe wird gemäß § 2 Abs. 3 S. 2 der Kompensationsverzeichnis-Verordnung (KompVzVO vom 17.02.2011, GBl. S. 79) auferlegt, der Unteren Naturschutzbehörde für jede LBP-Maßnahme die Angaben nach § 2 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 bis 8 KompVzVO elektronisch aus dem Straßen-Kompensationsflächenkataster (SKoKa) direkt zu übermitteln und der Planfeststellungsbehörde die übermittelten Daten nachrichtlich zu überlassen (Nebenbestimmung 4.1.4).

6.1.8 Überwachungspflichten der Planfeststellungsbehörde

Gemäß § 17 Abs. 7 BNatSchG prüft die zuständige Behörde die frist- und sachgerechte Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen. Hierzu kann sie vom Verursacher des Eingriffs die Vorlage von Berichten verlangen.

Um ihrer Überwachungspflicht nachzukommen, hält es die Planfeststellungsbehörde vorliegend für erforderlich, dem Vorhabenträger aufzuerlegen, der Planfeststellungsbehörde die erstmalige Herstellung der Maßnahmen A2 bis A6 anzuzeigen (Nebenbestimmung ...). Im Hinblick auf die dauerhafte Unterhaltungspflicht hält es die Planfeststellungsbehörde in Bezug auf die Maßnahmen A2 bis A4 für angemessen, dass die Straßenbauverwaltung der Planfeststellungsbehörde in geeigneten Abständen über den Zustand der Kompensationsflächen berichtet. Die Zeitabstände sind im Rahmen der Ausführungsplanung festzulegen.

6.1.9 Ergebnis

Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe sind aus naturschutzrechtlicher Sicht als kompensiert zu betrachten. Die sachgerechte Umsetzung des Konzepts zur Vermeidung und Kompensation von Eingriffen wird sichergestellt durch die auferlegten Unterhaltungspflichten und die Berichtspflichten gegenüber der Planfeststellungsbehörde.

6.2. Auswirkungen auf Schutzgebiete und Schutzobjekte

6.2.1 FFH-Gebiet 8024-341 „Feuchtgebiet um Bad Schussenried“

Die geplante Ortsumfahrung verläuft am Rande des FFH-Gebietes „8024-341 Feuchtgebiete um Bad Schussenried“. Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung wurde durchgeführt (Planfeststellungsunterlage 12.7). Sie kommt zu dem Ergebnis, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Flächenverluste von Habitaten der Arten der FFH - Richtlinie sowie von assoziierten Strukturen, die für die Vernetzung von Bedeutung sein könnten, sind nicht gegeben. Auch sonst sind keine wesentlichen Auswirkungen auf die Funktionen von FFH-Lebensraumtypen – hier der Lebensräume von Flachlandmähwiesen, Hochstaudenfluren und nährstoffreichen Stillgewässern und Lebensstätten der FFH-Arten Großes Mausohr, Kammmolch und Schmale Windelschnecke - erkennbar.

6.2.2 Gesetzlich besonders geschützte Biotope

Am Olzreuter See, angrenzend an Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung, befindet sich das nach § 30 BNatSchG besonders geschützte Biotop 7924-426-0003 Seggenried und Feuchtgebüsche NW u. SW Olzreuter See. Beeinträchtigungen dieses Biotops oder anderer nach § 30 BNatSchG besonders geschützter Biotope sind nicht zu erwarten.

6.3 Besonders und streng geschützte Arten und ihre Habitate

Das Vorhaben führt nicht zur Verwirklichung von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG.

6.3.1 Vögel

Durch LBP-Maßnahme V1, wonach die notwendige Rodung von drei Streuobstbäumen außerhalb der Vogelbrutzeit, d.h. nicht in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September, durchzuführen ist, wird sichergestellt, dass es baubedingt nicht zur Verletzung oder Tötung von Tieren oder ihrer Entwicklungsformen kommt (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG).

Soweit der Bau der Straße zum Verlust von Grünland- und Ackerflächen führt, werden ebenfalls keine Verbotstatbestände verwirklicht. Fortpflanzungs- und Ruhestätten werden nicht in Anspruch genommen; Nahrungshabitate für Vögel stehen im unmittelbaren Umfeld ausreichend zur Verfügung.

Wegen des verhältnismäßig geringen Verkehrsaufkommens und der großen Entfernung der festgestellten Reviere von der geplanten Straße sind schließlich auch keine erheblichen Beeinträchtigungen durch Verlärmung zu erwarten. Als einzige lärmempfindliche Vogelart wurde zunächst die Wachtel festgestellt. Bei der Überprüfung 2014 konnte die Wachtel nicht

mehr nachgewiesen werden. Die Feldlerche war im Untersuchungsgebiet 2014 nur mit einem Brutpaar präsent. Das Revierzentrum liegt etwa 300 m von der bestehenden L 284 entfernt. In diesem Bereich endet der geplante Ausbau der L 284. Da weder eine Veränderung der Topographie noch eine Bepflanzung geplant sind und die Verkehrsmengen sich nicht gravierend ändern, sind keine erheblichen Auswirkungen auf die Feldlerche zu erwarten (vgl. Deckblattunterlage, Anlage S.3)

Eine Verletzung oder Tötung von die Straße überfliegenden Vögeln kann nicht vollständig ausgeschlossen werden. Allerdings werden keine bedeutenden Flugrouten zerschnitten. Zur Vermeidung von Kollisionen wird der nördliche Straßenabschnitt mit Gehölzen bepflanzt, die als Leitstruktur für Vögel wirken. Zudem handelt es sich bei der Feldlerche um einen Kulissenflüchter, der Bepflanzungen meidet.

Der südliche Abschnitt soll gehölzfrei bleiben, um den offenen Landschaftseindruck für Wiesenvogelarten nicht durch Vertikalstrukturen zu entwerten. Angesichts der relativ geringen Verkehrsmengen ist jedoch insgesamt davon auszugehen, dass kein gegenüber dem „normalen“ Tötungsrisiko, dem einzelne Tiere im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens stets ausgesetzt sind, signifikant erhöhtes Tötungs- oder Verletzungsrisiko durch den Straßenneubau entsteht.

In Bezug auf das Kollisionsrisiko für Fledermäuse gelten diese Ausführungen entsprechend.

6.3.2 Amphibien

Durch die ökologisch durchlässig gestalteten Grabenquerungen (DN 1000 mit durchgehender Sohle) wird für Amphibien die Durchgängigkeit der Gräben erhalten; es ist daher nicht mit der Tötung/Verletzung von Tieren zu rechnen.

6.3.3 Sonstige Arten

Auch sonst ist nicht ersichtlich, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände verwirklicht werden könnten. Bedeutende Säugetierverluste durch die künftige Straße querende Tiere werden nicht erwartet. Die geplante Trasse liegt nicht innerhalb eines Wanderkorridors.

6.4 Lärmschutz

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Der Vorhabenträger hat eine schalltechnische Untersuchung vom 30.12.2009 vorgelegt (Unterlage 11.1). Sie beruht auf den Ergebnissen der ersten Verkehrsuntersuchung vom Mai 2006. Diese prognostizierte noch deutlich höhere Verkehrszahlen als die aktualisierte Prognose vom März 2011. So wurde 2006 noch angenommen, dass im Jahr 2020 auf der Ortsumfahrung 5.600 Kfz/24h fahren werden. Die aktualisierte Prognose für das Jahr 2025 korrigiert diesen Wert auf 4.200 bis 4.400 Kfz/24h. Die schalltechnische Untersuchung rech-

net demzufolge mit zu hohen Werten, was allerdings unschädlich ist, da sie damit „auf der sicheren Seite“ liegt. Sogar mit diesen höheren Werten werden die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV im Bereich der Bebauung von Kleinwinnaden nicht erreicht. Es sind deshalb keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

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

Bei der Abwägung sind alle vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange zu berücksichtigen und - sofern zwischen ihnen Konflikte auftreten - einer umfassenden planerischen Problembewältigung zuzuführen.

7.1 Umweltbelange

7.1.1 Lärm und Luftschadstoffe

Neben der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11.1, dazu bereits oben 7.5), hat der Vorhabenträger auch eine Berechnung der verkehrsbedingten Luftschadstoffe vorgelegt (Unterlage 11.2). Auch diese Untersuchung vom Dezember 2011 legt die Zahlen aus dem Verkehrsgutachten 2006 zugrunde, die sich im Rahmen der Aktualisierung von 2011 als überhöht erwiesen haben. Zudem stellt die Untersuchung noch ab auf die mittlerweile außer Kraft getretene 22. BImSchV. Dies ist allerdings ebenfalls unerheblich, da die maßgeblichen Vorsorge- und Grenzwerte inhaltlich unverändert in die zum 06.08.2010 in Kraft getretene 39. BImSchV übernommen wurden. Soweit die 39. BImSchV zusätzlich einen Grenzwert für Partikel $PM_{2,5}$ einführt, spielt dies für die vorliegende Prognose keine Rolle, da die Verordnung nicht die Korrelation von $PM_{2,5}$ und PM_{10} -Werten berücksichtigt. Der Anteil von $PM_{2,5}$ an PM_{10} macht ungefähr 60% aus. Nach § 5 Abs. 2 der 39. BImSchV beträgt der seit dem 1.1.2015 einzuhaltende über ein Kalenderjahr gemittelte Immissionsgrenzwert für $PM_{2,5}$ 25 Mikrogramm pro Kubikmeter. Der Grenzwert für Partikel PM_{10} beträgt nach § 4 Abs. 2 40 Mikrogramm pro Kubikmeter. Bei Einhaltung des Grenzwertes für $PM_{2,5}$ wäre mithin der Grenzwert für PM_{10} bereits überschritten. Die Grenzwerte für PM_{10} sind mithin die strengeren Werte, auf deren Einhaltung es maßgeblich ankommt.

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe nur baubedingt zu erwarten sind. Sie sind zeitlich eng begrenzt und als unerheblich einzustufen. Die gesetzlichen Grenzwerte werden deutlich unterschritten.

7.1.2 Wasser

7.1.2.1 Entwässerungskonzept

Der Vorhabenträger hat eine wassertechnische Untersuchung vorgelegt (Unterlage 13). Die Entwässerung der neuen Straße erfolgt im Dammbereich breitflächig über die Böschungen ins freie Gelände. In den Einschnittsbereichen erfolgt die Entwässerung dezentral über ein Sicker- und Transportmuldensystem. Der Ab- und Überlauf der Mulden wird an das bestehende Wassergrabensystem angeschlossen. Die Wassergräben fließen in kurzer Entfernung dem „Olzreuter See“ zu. Entlang der Ortsumfahrung werden die Sickermulden über Drainage-

gen mit Anbindung an die bestehenden Wassergräben entwässert. Die Sickermulden entlang des Wirtschaftswegs entwässern nur kleine Flächen und weisen keine direkte Anschlussmöglichkeit an einen Wassergraben auf. Hier wird zu Gunsten einer geologisch bedingten langsamen Versickerung in das Grundwasser auf eine Drainage verzichtet. Insgesamt wird durch das gewählte Entwässerungssystem sowie durch das kaskadenförmige Anlegen der Sickermulden ein hoher Gebietsrückhalt erzielt.

Das Wasserwirtschaftsamt des Landratsamts Biberach hat im Rahmen der Anhörung 2010 und auf nochmalige Rückfrage der Planfeststellungsbehörde im Februar 2015 mitgeteilt, aus abwassertechnischer Sicht bestünden keine Bedenken gegen das geplante Entwässerungssystem. Allerdings müsse das Filtermaterial im Schacht des Entwässerungsabschnittes I eine Zulassung besitzen. Dies hat der Vorhabenträger zugesagt (Zusage A 3.2).

Die Voraussetzungen für eine erlaubnisfreie Beseitigung im Sinne der Verordnung des Umweltministeriums über die dezentrale Beseitigung von Niederschlagswasser sowie der gemeinsamen Verwaltungsvorschrift des Innenministeriums und des Umweltministeriums über die Beseitigung von Straßenoberflächenwasser (VwV Straßenoberflächenwasser) i.d.F. vom 19.11.2014 sind erfüllt, soweit das Entwässerungssystem eine breitflächige Versickerung des Niederschlagswassers in das Gelände vorsieht.

Soweit eine Sammlung und Ableitung des Straßenoberflächenwassers über Gräben und Mulden zur langsamen Versickerung in das Grundwasser oder zur Zuleitung in den „Olzreuter See“ erfolgt, liegt kein Gemeingebrauch im Sinne der § 25 S. 3 Nr. 1 WHG i.V.m. § 20 Abs. 2 Nr. 1 WG vor. Die hierfür erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse können jedoch erteilt werden, da das Ableitsystem so ausgestaltet ist, dass die Menge und Schädlichkeit des eingeleiteten Wassers so gering gehalten werden, wie dies nach dem Stand der Technik möglich ist, und schädliche Gewässerveränderungen nicht zu erwarten sind (§§ 48, 57 WHG).

Soweit bestehende Gräben durch die neue Straße unterbrochen werden, ist vorgesehen, diese mit einem Verbindungsgraben zusammenzuführen. Bei Bau-km 0+120 erfolgt die Querung der geplanten Umgehungsstrecke durch eine Verdolung DN 1000 und den Anschluss an einen weiterführenden Entwässerungsgraben.

Ein bestehender Graben nördlich der L 275 (Bau-km 0+093 – 0+150) muss um ca. 4 m nach Norden verlegt werden.

Das Wasserwirtschaftsamt fordert, dass die Durchlässe unter der Umgehungsstraße durchgängig gestaltet werden. Der Vorhabenträger hat zugesagt, die Ausgestaltung der Maßnahme V6 vor der Ausführung mit dem Wasserwirtschaftsamt abzustimmen (Zusage A 3.2).

7.1.2.2 Wasserhaushalt

Durch Baustelleneinrichtungen oder das bauzeitliche Befahren von Böden mit schwerem Gerät kann es zu einer Verdichtung der Bodenstruktur kommen, die den Bodenwasserhaushalt dauerhaft verändert. Um dies zu vermeiden, sieht der Vorhabenträger die Vermei-

dingsmaßnahme V5 vor. Danach soll eine Tiefenlockerung von verdichteten Böden außerhalb des Straßenkörpers erfolgen, so dass keine Beeinträchtigungen verbleiben.

Dauerhafte Veränderungen des Wasserhaushalts erfolgen durch die Neuversiegelung. Um diese gering zu halten, ist vorgesehen, Wirtschaftswege in wassergebundener Decke bzw. als Grasweg herzustellen (LBP-Maßnahme V4).

7.1.3 Boden

Die Planung hat im Ergebnis auch die Zustimmung der Höheren Bodenschutzbehörde gefunden. Hierzu wurden Eingriff und Kompensation für das Schutzgut Boden in der ergänzten Unterlage 12.0A, S. 3 ff. einander gegenübergestellt. Da der Eingriff in den Boden nicht vollständig ausgleichbar ist, wurde das verbleibende Defizit durch Ersatzmaßnahmen kompensiert, deren Umfang über einen monetären Ansatz ermittelt wurde. Im Ergebnis können die beeinträchtigten Bodenfunktionen damit vollständig kompensiert werden.

Das Baufeld beansprucht am Baubeginn zwischen Bau-km 0+000 bis 0+360 0,5 ha verdichtungsempfindliche Lehm-/Moorböden. Eine weitere Reduzierung dieser Inanspruchnahme ist nicht möglich. Das ansonsten 10 m breite Baufeld wurde hier bereits auf 5,75 m reduziert. Gemäß den Vorgaben der Arbeitshilfe Boden 2013 wurden 10% dieser Fläche, also 0,05 ha, berücksichtigt und mit Ersatzmaßnahmen kompensiert, da eine vollständige Wiederherstellung nach Beendigung der Inanspruchnahme bei diesen Böden nicht möglich ist. Bei allen anderen vorübergehend beanspruchten Böden ist von Wiederherstellbarkeit auszugehen.

Durch Zusagen und eine Nebenbestimmung wird sichergestellt, dass die Bodenarbeiten fachgerecht erfolgen und die Belange des Bodenschutzes umfassend berücksichtigt werden.

7.1.4 Klima und Luft

Beeinträchtigungen von Klima und Luft sind nicht zu befürchten, da die klimatischen Verhältnisse nicht signifikant beeinflusst werden.

7.1.5 Landschaft und Erholung

Erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes ergeben sich durch den Verlust von drei Laubbäumen, durch den Verlust von ca. 4.250 m² feuchtem Wirtschaftsgrünland sowie durch die Zerschneidung der freien Landschaft durch die Neuanlage eines Straßenkörpers mit Dammlage im Niedermoorbereich. Diese Beeinträchtigungen werden vollständig kompensiert durch die Pflanzung von Gehölzen und die Begrünung der Straßennebenflächen sowie den Rückbau nicht mehr benötigter Fahrbahnflächen (LBP-Maßnahmen A1 und A5).

7.1.6 Kulturgüter

In der Umgebung des Olzreuter Sees wurden jungsteinzeitliche Siedlungen gefunden. Daher kann nicht ausgeschlossen werden, dass auch im Bereich des Niedermoorkörpers bei Kleinwinnaden archäologisch bedeutsame Funde liegen. Bisher sind im Bereich der Trasse jedoch keine Fundstätten bekannt.

Der Vorhabenträger hat in Abstimmung mit den Fachbehörden der Denkmalpflege den notwendigen Untersuchungsumfang und die weitere Vorgehensweise sowie einen Zeitplan hier-

zu abgestimmt. Der Vermerk des Referats 44 vom 10.12.2014 zur Besprechung vom 03.12.2014 liegt der Planfeststellungsbehörde vor. Durch Prospektionen im Vorfeld der eigentlichen Straßenbauarbeiten soll danach zunächst festgestellt werden, ob archäologische Belange tatsächlich betroffen sind. Gegebenenfalls erhält die Fachbehörde ausreichend Zeit für eine Sicherung der Befunde.

Die vereinbarte Vorgehensweise gewährleistet, dass denkmalpflegerische Belange angemessen berücksichtigt werden. Gleichzeitig werden Auswirkungen auf den Bauablauf ab Beginn der Straßenbauarbeiten vermieden.

Der Vorhabenträger hat zugesagt, diese Vereinbarung umzusetzen (Zusage A 3.3).

Die Bodenuntersuchungen erfolgen im Trassenbereich sowie im festgesetzten Arbeitsstreifen. Im Mineralbodenbereich (Bau-km 0+350 bis Anschluss an den Bestand der L 284) wird ein Eingriff in das Grundwasser aufgrund der geringen Erkundungstiefe nicht notwendig. Die Flächen können sofort nach der Untersuchung wieder verfüllt und bei Bedarf landwirtschaftlich genutzt werden, falls bis zum Beginn der straßenbaulichen Arbeiten ein relevanter Zeitraum verbleibt.

Im Feuchtbodenbereich (Bauanfang an der L 275 bis Bau-km 0+350) wird der Grundwasserspiegel in ca. 20 cm Tiefe unter der Geländeoberkante erwartet. Erhebliche Auswirkungen auf das Grundwasser sind dennoch nicht zu erwarten, da die Eingriffe zeitlich eng begrenzt sind.

Um Auswaschungen zu erkennen, muss das Aushubmaterial in diesem Bereich maximal zwei bis drei Monate neben der Schürfgrube gelagert und dem Niederschlag ausgesetzt werden, um Auswaschungen zu erkennen.

Es ist darauf zu achten, dass die Arbeiten nur innerhalb des in diesem Beschluss festgesetzten Arbeitsstreifens erfolgen, und dass insbesondere die LBP-Maßnahme V5 sowie die Vorkehrungen dieses Beschlusses zur Wahrung der Belange des Bodenschutzes auch bei den archäologischen Erkundungen eingehalten werden (Zusage 3.1 und Nebenbestimmung 4.2).

Aufgrund der Planung wird es erforderlich, den Bildstock an der Weggabelung bei Bau-km 0+460 sowie das Feldkreuz an der L 284 zu versetzen. Die Fachbehörde hat mitgeteilt, dass es sich bei beiden nicht um Kulturdenkmale handelt, weshalb es auch keine rechtliche Grundlage gibt, aufgrund derer ein Versetzen dieser beiden Feldkreuze beauftragt werden könnte. Der Vorhabenträger hat dennoch zugesagt, beide zu versetzen.

In diesem Zusammenhang ist auch der historische Pilgerweg zur Wallfahrtskirche in Steinhäusern zu nennen, der durch die Maßnahme unterbrochen wird. Weitere bedeutende Kultur- oder Sachgüter werden nicht von der Trasse tangiert.

7.1.7 Zusammenfassende Bewertung der Umweltwirkungen (§ 12 UVPG)

Das geplante Vorhaben führt zu Eingriffen in Natur und Landschaft. Den Eingriffen wird durch angemessene Kompensationsmaßnahmen Rechnung getragen, so dass eine vollständige Kompensation erreicht wird. Umweltbelange stehen der Maßnahme nicht entgegen.

7.2 Landwirtschaft

Der Straßenneubau beansprucht landwirtschaftliche Flächen im Umfang von 2,85 ha. Darüber hinaus kommt es zur Zerschneidung bewirtschafteter Flächen mit dem Ergebnis, dass Restflächen verbleiben. Darüber hinaus beansprucht auch die landschaftspflegerische Begleitplanung landwirtschaftliche Flächen. Hier wurde allerdings mit der Oberbodenandeckung auf einer Ackerfläche (trassennahe Maßnahme A6) eine produktionsintegrierte Maßnahme gewählt, bei der die betroffene Ackerfläche nicht aus der Nutzung genommen werden muss.

Da die Stadt Bad Schussenried bereits Grunderwerb getätigt hat und bei der Vermittlung von Tauschflächen für die betroffenen Eigentümer behilflich ist, bedarf es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde vorliegend keines Flurbereinigungsverfahrens. Es ist davon auszugehen, dass die Straßenbauverwaltung verträgliche Lösungen anbieten kann.

Das durchschnittliche landwirtschaftliche Wegenetz wird neu geordnet. Folgende Wirtschaftswege sind vorgesehen:

- Von Bau-km 0+055 bis Bau-km 0+530 wird rechtsseitig und parallel zur Ortsumfahrung ein geschotterter Wirtschaftsweg mit einer Breite von 3,0 m und einer Bankettbreite von 0,5 m hergestellt. Im Bereich der geschützten Streuobstwiese wird er auf einen auf vorhandenen Grasweg verschwenkt und an den bestehenden Wirtschaftsweg östlich der Ortsumfahrung angeschlossen.
- Von Bau-km 0+042 bis Bau-km 0+465 wird linksseitig und parallel zur Ortsumfahrung ein 3 m breiter Grasweg mit einer Bankettbreite von 0,5 m angelegt und an den geplanten Wirtschaftsweg bei Bau-km 0+465 angeschlossen.
- Bei Bau-km 0+490 quert ein Wirtschaftsweg die Neubaustrecke. Dieser Wirtschaftsweg ist Bestandteil eines Prozessionsweges „Bad Schussenried - Steinhausen“. Er wird westlich der Neubaustrecke mit einem Abstand von 9,00 m zum Fahrbahnrand von Bau-km 0+465 bis ca. Bau-km 0+727. Dort quert er die Neubaustrecke. Ab hier wird der Prozessionsweg östlich der Neubaustrecke bis zum geplanten Wirtschaftsweg geführt. Im Bereich Bau-km 0+465 bis 0+712 ist eine geschotterte Bauweise mit einer Breite von 3,00 m bzw. 2,25 m vorgesehen. Von Bau- km 0+712 bis zum Anschluss an den geplanten Wirtschaftsweg erhält der Weg aufgrund der notwendigen Rampen (max s = 9,98 %) eine bituminöse Bauweise mit einer Breite von 2,25 m. Die Bankettbreite beträgt 50 cm.
- Im Bereich des nördlichen Anschluss der Ortsumfahrung an die L 284 alt wird die entfallende Trasse der L 284 zu einem 3 m breiten Wirtschaftsweg zurückgebaut, der dann an den bestehenden Wirtschaftsweg bei Bau-km 0+880 anschließt.
- Schließlich wird vom Nordanschluss Kleinwinnaden in südöstlicher Richtung ein bituminierter, 3,5 m breiter Wirtschaftsweg mit einer Bankettbreite von 75 cm hergestellt und an den bestehenden Wirtschaftsweg östlich der Ortsumgehung angeschlossen.

Insgesamt kann daher davon ausgegangen werden, dass keine nachhaltige Störung der landwirtschaftlichen Nutzung im Raum verbleibt.

7.3 Verkehr und Verkehrssicherheit

Beide Maßnahmen dienen der Verbesserung der Verkehrssicherheit und werden dazu führen, dass der innerorts verbleibende Quell- und Zielverkehr wie auch der überörtliche Verkehr leichter und sicherer abgewickelt werden können.

Sowohl die Anordnung der Beschilderung wie auch der Markierungen erfolgen durch die Straßenverkehrsbehörde.

7.4 Raumordnerische Belange

Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf raumordnerische, insbesondere städtebauliche Belange.

7.5 Kommunale Belange

Der Antragsteller hat seine Planung detailliert mit der Stadtverwaltung Bad Schussenried abgestimmt und deren Vorschläge zur alternativen Verknüpfung von L 275 /Ringstraße) und L 284 neu geprüft. Insoweit wird auf die Ausführungen bei der Variantendiskussion verwiesen (oben 6.1).

Die Stadt begrüßt die Maßnahme und unterstützt den Antragsteller bei der möglichst verträglichen Beschaffung der notwendigen Flächen.

7.6 Belange der Leitungsträger

Im Verfahren geäußert hat sich die EnBW Regional AG, jetzt: Netze BW GmbH. Sie hat auf eine 20 kV-Leitung hingewiesen, die in den Plänen bereits dargestellt ist, an der jedoch keine Änderungen erforderlich sind. Der Vorhabenträger hat zugesagt, die Vorgaben der DIN VDE 0210 einzuhalten.

Gegenüber der Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH, jetzt: Deutsche Telekom Technik GmbH, hat der Vorhabenträger zugesagt, spätestens 3 Monate vor Baubeginn mit der Leitungsträgerin Kontakt aufzunehmen, um die erforderlichen Maßnahmen abzustimmen, und die vorhandenen Telekommunikationsanlagen rechtzeitig vor Baubeginn zu sichern.

7.7 Belange Privater

7.7.1 Allgemeines zu Eigentum und Pacht

Für das Vorhaben wird neben öffentlichem Eigentum auch privates Eigentum sowohl für die Straßenbaumaßnahme als auch für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach dem Landschaftspflegerischen Begleitplan benötigt.

Bei der Abwägung der berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung gehört das unter den Schutz des Artikels 14 Abs. 1 des Grundgesetzes (GG) fallende Eigentum in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen. Dabei ver-

kennt die Planfeststellungsbehörde nicht, dass jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken grundsätzlich einen schwerwiegenden Eingriff für den betroffenen Eigentümer darstellt. Das Interesse, das ein Eigentümer an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz hat, genießt jedoch bei der straßenrechtlichen Planfeststellung keinen absoluten Schutz. Vielmehr gilt für das Eigentum nichts anderes als für andere abwägungserhebliche Belange. Die Belange der betroffenen Eigentümer können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden.

Im vorliegenden Fall, in dem für das Vorhaben öffentliche Verkehrsinteressen sprechen, kann auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken in dem nach dem hier festzustellenden Plan vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Die öffentlichen Verkehrsinteressen an dem erwünschten Bau einer Ortsumfahrung, insbesondere die Erhöhung der Verkehrssicherheit, überwiegen vorliegend die Interessen der privaten Grundstücksbetroffenen an einem vollständigen Erhalt ihres Eigentums.

Auch bei den planfestzustellenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die naturschutzrechtlich erforderlich sind, um die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft zu kompensieren, gilt, dass die privaten Eigentumsbelange im planfestzustellenden Umfang zurückgestellt werden müssen.

Insgesamt ist nicht erkennbar, dass infolge der Maßnahme Belange Privater in nicht zumutbarer Weise tangiert werden. Im planfestzustellenden Umfang müssen die privaten Eigentumsbelange zurückgestellt werden. Die sich aus Artikel 14 Abs. 3 GG ergebenden verfassungsrechtlichen Anforderungen sind erfüllt.

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

Der Eigentumsverlust selbst sowie die Belastungen durch eventuelle Grunddienstbarkeiten sind durch die Straßenbauverwaltung zu entschädigen. Die Höhe der Entschädigung wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren geregelt, sondern kann grundsätzlich frei vereinbart werden. Kommt darüber keine Vereinbarung zustande, ist im Enteignungsverfahren über die Entschädigung zu entscheiden. Die Entschädigung orientiert sich an den Bodenrichtwerten der Stadt Bad Schussenried.

Auch für Grundstücksflächen, die während der Bauzeit vorübergehend in Anspruch genommen werden müssen, wird vom Vorhabensträger eine Entschädigung geleistet. Diese Entschädigung umfasst insbesondere die damit verbundenen Nutzungsbeschränkungen. Auf den vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen wird nach Abschluss der Baumaßnahme der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt und die Flächen werden wieder voll für den Eigentümer verfügbar sein.

Hinzuweisen ist darauf, dass vorliegend vor Beginn der straßenbezogenen Arbeiten archäologische Erkundungen auf allen Flächen stattfinden werden, die dann auch dauerhaft oder vorübergehend durch den Straßenbau in Anspruch genommen werden. Als durch den Straßenbau ausgelöste Maßnahmen zur Wahrung denkmalpflegerischer Belange sind diese Erkundungen vom vorliegenden Beschluss umfasst. Die sich daraus ergebende zeitliche Streckung der vorübergehenden Inanspruchnahme wird im Rahmen der nachfolgenden Entschädigung berücksichtigt.

7.7.2 Einzeleinwendungen

Von privater Seite haben vier Personen Einwendungen erhoben. Im Folgenden werden diese Einwendungen einzeln behandelt. Sofern Äußerungen hier nicht unter Benennung der Einwendernummer beantwortet werden, wurden sie - aus Gründen der Vereinfachung - beim angesprochenen Sachthema an entsprechender Stelle im Beschluss behandelt. Dies gilt insbesondere für allgemeine und grundsätzliche Fragen.

Einwender 21.1

Der Einwender befürchtet, dass es infolge des Baus der Ortsumfahrung Kleinwinnaden zu Mehrverkehr in dem südlich der Kernstadt Bad Schussenried gelegenen Ortsteil Otterswang, und damit auch im Bereich seines Wohngrundstücks an der L 284, kommen werde.

Das für das vorliegende Verfahren erstellte Verkehrsgutachten der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH vom März 2011 weist für das Jahr 2025 sowohl für den Fall der Realisierung der Ortsumfahrung Kleinwinnaden wie auch für den „Plannullfall“, also die Situation ohne Bau der Ortsumfahrung, eine Belastung der Ortsdurchfahrt Otterswang mit 4.300 bis 4.600 Kfz/24h aus. Danach werden die Verkehrszahlen infolge des Baus der Ortsumfahrung tatsächlich nicht zunehmen. Zum gleichen Ergebnis, wenn auch noch mit einer höheren Gesamtbelastung, kam die erste Verkehrsuntersuchung vom Mai 2006.

Der Einwender ist der Meinung, die Verkehrsprognose sei fehlerhaft.

Die Verkehrsprognose ist maßgebliche Grundlage jeder Straßenplanung. Sie hat die Aufgabe, die im maßgeblichen Untersuchungsraum vorhandenen Verkehrsströme und die für die Verkehrsentwicklung relevanten Parameter zu ermitteln. Ihre Ergebnisse dienen regelmäßig mehreren Zwecken: Sie müssen die Planung rechtfertigen, sind wesentlich für die Variantenwahl und bilden die Basis für Lärm- und Schadstoffberechnungen. Ist die Verkehrsprog-

nose fehlerhaft, können insbesondere Immissionsschutzbelange der Wohnbevölkerung nicht rechtsfehlerfrei abgewogen werden.

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

Vorliegend hat der Einwender sich darauf beschränkt, das Ergebnis der Verkehrsprognose in Frage zu stellen. Eine Begründung für die Bedenken wurde nicht vorgetragen. Die Planfeststellungsbehörde kann nach den genannten Maßstäben jedoch keine Fehler der Verkehrsprognose erkennen. Der Rückgang der prognostizierten Belastung bei gleichzeitigem Hinausschieben des Prognosehorizonts vom Jahr 2020 auf das Jahr 2025 ist plausibel. Schließlich belegt die Tatsache, dass die Fortschreibung der Prognose hinsichtlich der L 284 in Otterswang das gleiche Ergebnis wie die ursprüngliche Prognose erbracht hat, nämlich dass es auf der L 284 in Otterswang nicht zu einer vorhabenbedingten Verkehrszunahme kommen werde, die Plausibilität dieses Ergebnisses.

Von Bedeutung ist schließlich die automatische Zählstelle 8023/1203. Sie bildet den aus bzw. in Richtung der Kernstadt Bad Schussenried fahrenden Verkehr auf der L 284 im Bereich des Einwenders ab, ohne von den lokalen Verkehren in Otterswang beeinflusst zu werden. Die von dieser Zählstelle erhobenen Daten liegen der Verkehrsprognose zugrunde.

Soweit der Einwender auf die allgemeine Schallbelastung der Bevölkerung insbesondere durch Verkehrslärm verweist und im Bereich seines Wohngrundstücks verkehrsberuhigende Maßnahmen anregt, stehen diese Themen nicht mit dem geplanten Bau der Ortsumfahrung Kleinwinnaden in Zusammenhang und können daher auch nicht in diesem Verfahren behandelt werden.

Soweit der Einwender schließlich den Bedarf für die Straße überhaupt in Frage stellt, ist auf die allgemeinen Ausführungen zu verweisen (oben B 4.1).

Einwender 21.2

Der Einwender möchte, dass eine Linksabbiegespur zum bestehenden Friedhofparkplatz und für die Gebäude St. Martin 5 und 6 eingeplant wird. Der Vorhabenträger hat hierzu vorgetragen, die Ringstraße werde von 3 auf 5,5 m aufgeweitet, um ein sicheres Abbiegen zum

Friedhof zu gewährleisten. Die Planfeststellungsbehörde teilt die Auffassung, dass eine zusätzliche Linksabbiegespur hier nicht erforderlich ist.

Einwender 21.3

Der in Grundeigentum und als Pächter betroffene Nebenerwerbslandwirt, dessen Hofstelle östlich an der heutigen Ortsdurchfahrt der L 284 liegt, bewirtschaftet insbesondere Flächen, die künftig westlich der Ortsumfahrung liegen werden. Diese Flächen erreicht er heute über einen Weg, der gegenüber seiner Hofstelle von der L 284 nach Westen abzweigt. Um diese Flächen künftig zu erreichen, muss er bis zum entferntesten Grundstück anstatt ca. 438 m ca. 1.256 m fahren. Der maximale Umweg beträgt somit rund 850 m.

Der Umweg ließe sich vermeiden, wenn eine weitere Quermöglichkeit der L 284 neu oder eine südliche Zufahrt in den Bereich westlich der Ortsumfahrung geschaffen würde. Gemeinsam mit dem Einwender wurden im Rahmen der Erörterung drei Varianten ins Auge gefasst:

Die bestehende Zufahrt von der L 275 nach Norden auf Flurstück Nr. 115 könnte genutzt werden. Hierzu müsste der von Norden her kommende, bis zum Bereich der Flurstücke 103 und 104 bereits in der Planung enthaltende Parallelweg in Richtung Süden bis zu dieser Zufahrt verlängert werden.

Eine zweite Variante wäre die Schaffung einer Zufahrt von der L 284 neu aus im Bereich der Flurstücke 103 und 104. Dann könnte der von Norden her kommende parallele Wirtschaftsweg verkürzt werden.

Schließlich könnte eine zusätzliche Querung im Bereich des jetzt bestehenden Wirtschaftsweges in die Planung aufgenommen werden. Nach Ansicht des Einwenders könnte dann der östliche Ast der weiter nördlich geplanten Kreuzung wegfallen, da es keine Bewirtschafter gebe, welche die Flächen von Norden her anfahren. Demgegenüber gebe es weitere Bewirtschafter, die wie er von Süden her auf die Flächen östlich der L 284 neu gelangen müssten. Als Beispiele nennt er den Annemarie-Griesinger-Hof südlich der L 275 und einen ihm benachbarten Hobbylandwirt.

Gegen Querungen oder Zufahrten sprechen verkehrliche Belange. Zum einen ist auf der Ortsumfahrung ein ungehinderter Verkehrsfluss zu gewährleisten. Zum anderen ist die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer dort zu gewährleisten. Beides würde durch zusätzliche Querungen oder Zufahrten auf der insgesamt nur rund 1,3 km langen Neubaustrecke der L 284 gemindert. Demgegenüber kann der durch die Umwege entstehende landwirtschaftliche Mehrverkehr auf der Ortsdurchfahrt eher hingenommen werden. Denn es handelt sich um zeitlich beschränkte, punktuelle Ereignisse bei einer insgesamt künftig nur noch geringen Verkehrsbelastung und niedrigen Geschwindigkeiten.

Auch der Vorschlag, die östliche Zufahrt im Bereich des geplanten Anschlusses zugunsten einer weiter südlich gelegenen Abfahrt nach Osten wegfallen zu lassen, kann dem Vorha-

beträger nicht auferlegt werden, da es sich auch insoweit nicht um eine Variante handelt, die der beantragten vorzuziehen wäre. Die beantragte Variante wickelt den landwirtschaftlichen Verkehr in einem Bereich ab, in dem es aufgrund des notwendigen Anschlusses an den Bestand der L 284 ohnehin zu Verzögerungen kommt und wo die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer entsprechend erhöht ist. Dieser Vorteil entfällt bei einer weiter südlich gelegenen Abfahrt.

Insgesamt ist die Planfeststellungsbehörde der Überzeugung, dass den verkehrlichen Belangen der Vorrang gegenüber den Einzelinteressen der betroffenen Landwirte zu geben ist und dem Vorhabenträger keine der genannten Varianten zur Vermeidung entstehender Umwege aufzuerlegen ist. Agrarstrukturelle Belange sind nicht betroffen und Anhaltspunkte für Existenzgefährdungen sind nicht erkennbar. Vorhandene Mehrbelastungen der von Umwegen betroffenen Landwirte werden entschädigt. Die Höhe der Entschädigung wird in solchen Fällen regelmäßig von einem landwirtschaftlichen Sachverständigen betriebsbezogen ermittelt.

Einwender 21.4

Der Einwender ist betroffen als Eigentümer von Flurstück 81/1, auf dem Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehen sind (Grünlandextensivierung und Entwicklung von Uferröhricht am Olzreuter See, LBP-Maßnahmen A/E3A und A4b). Mit diesen Maßnahmen ist er nicht einverstanden, da er den Grasertrag als Futtergrundlage für die Viehhaltung benötigt und Bewirtschaftungerschwernisse befürchtet.

Der Antragsteller hat versucht, geeignete alternative Flächen für die Durchführung der Kompensationsmaßnahmen zu finden. Dies ist jedoch nicht gelungen. Die von der Stadt benannten Flächen Flurstücke Nr. 119 und 126/5 sind nicht im erforderlichen Maße aufwertungsfähig. Das landeseigene Flurstück Nr. 81/2 muss bereits heute schon entsprechend den Entwicklungszielen des FFH- und Naturschutzgebiets genutzt werden, weshalb es ebenfalls nicht als Kompensationsfläche für das vorliegende Vorhaben herangezogen werden kann. Andere geeignete Kompensationsmaßnahmen sind nicht ersichtlich. Insgesamt erscheint die Verbesserung der Situation am Olzreuter See am besten geeignet, die mit dem Straßenbauvorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft möglichst eingriffsnah zu kompensieren. Es ist auch möglich, das Grundstück weiterhin zu nutzen. Falls der Einwender die Flächen an das Land verkauft, kann ein Pflegevertrag abgeschlossen werden. Bevorzugt er den Verbleib der Fläche in seinem Eigentum und dessen Belastung mit einer Grunddienstbarkeit, werden die infolge der nur noch extensiv zulässigen Nutzung entstehenden Nachteile entschädigt.

Soweit der Einwender einen Flächentausch anstrebt, hat sich der Vorhabenträger offen gezeigt, sollten sich geeignete Flächen finden. Ein Rechtsanspruch auf Tauschflächen ist allerdings in der konkreten Situation nicht gegeben.

8. Gesamtabwägung und Ergebnis

Nach Abwägung aller für und gegen den Bau der Ortsumfahrung sprechenden öffentlichen und privaten Belange konnte der Planfeststellungsbeschluss für dieses Vorhaben erlassen werden. Das Vorhaben ist geeignet, die angestrebte verkehrliche Zielsetzung einer Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer durch Trennung von innerörtlichem und überörtlichem motorisiertem Verkehr zu erreichen.

Andere Varianten, die besser geeignet sind, die verkehrlichen Ziele zu erreichen, sind nicht ersichtlich. Der Planung stehen weder Planungsleitsätze noch in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige private oder öffentliche Belange entgegen. Insgesamt handelt es sich um eine zwischen Vorhabenträger, Kommune und den Trägern öffentlicher Belange intensiv abgestimmte Planung, die den öffentlichen und privaten Belangen hinreichend Rechnung trägt.

Dem Antrag der Straßenbauverwaltung kann daher entsprochen und der Plan mit den in dieser Entscheidung genannten Nebenbestimmungen und Zusagen festgestellt werden.

C. Begründung der Kostenentscheidung

Der Antragsteller ist nach § 10 Abs. 1 des Landesgebührengesetzes (LGebG) von der Entrichtung einer Gebühr befreit. Die Voraussetzungen des § 10 Abs. 5 LGebG sind nicht gegeben.

D. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung beim Verwaltungsgericht Sigmaringen, Karlstraße 13, 72488 Sigmaringen Klage erhoben werden.

E. Hinweise

Die den Beteiligten durch ihre Teilnahme am Anhörungsverfahren erwachsenen Kosten sind nicht erstattungsfähig.

Eine Mehrfertigung des Planfeststellungsbeschlusses kann nach § 74 Abs. 5 S. 4 LVwVfG bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen schriftlich beim Regierungspräsidium Tübingen, Referat 24, Konrad-Adenauer-Straße 20, 72072 Tübingen angefordert werden.

gez.

Dr. Anja Dürr
Oberregierungsrätin



Beglaubigt:


Viktoria Wunder

Regierungsoberinspektorin

Anlage: Liste der im Anhörungsverfahren beteiligten Träger öffentlicher Belange und anerkannten Verbände

Bund für Umwelt und Naturschutz Landesverb. Baden-Württemberg e.V.	70178 Stuttgart, Paulinenstraße 47
Schwäbischer Albverein e.V.	70174 Stuttgart, Hospitalstraße 21 B
Landesjagdverband Baden-Württemberg e.V.	70597 Stuttgart, Felix-Dahn-Straße 41
Regierungspräsidium Stuttgart Landesamt für Denkmalpflege	73728 Esslingen, Berliner Straße 12
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 3, Ref. 33	72072 Tübingen, (Fischereiwesen)
Stadt Bad Schussenried	88427 Bad Schussenried, Wilhelm-Schussen-Str. 36
Landratsamt Biberach	88400 Biberach, Rollinstraße 3
Arbeitsgemeinschaft der Naturfreunde in Baden Württemberg e.V.	70186 Stuttgart, Neue Straße 150
BUND - Regionalgeschäftsstelle Donau Iller	89073 Ulm, Pfauengasse 28
Bundesanstalt für Immobilienaufgaben BImA - Verwaltungsaufgaben-	76149 Karlsruhe, Tennesseeallee 2-4
Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH TINL Südwest PTI 33	88212 Ravensburg, Gartenstraße 107
EnBW Regional AG	70074 Stuttgart, Kriegbergstraße 32
Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung	70174 Stuttgart, Büchsenstraße 54
Landesfischereiverband Baden-Württemberg e.V.	70190 Stuttgart, Reitzensteinstraße 8
Landesnaturschutzverband B.-W. Geschäftsstelle	70182 Stuttgart, Olgastraße 19
Naturschutzbund Deutschland (NABU) Landesverb. Baden-Württ. e.V.	70178 Stuttgart, Tübinger Straße 15
RAB Alb-Bodensee	89073 Ulm, Karlstraße 31-33
Regierungspräsidium Freiburg, LA für Geologie, Rohstoffe und Bergbau	79095 Freiburg, Albertstr.5 (Abhofach)
Regierungspräsidium Tübingen Abt. 5, Landesbetrieb Gewässer, 53.1	72072 Tübingen, (Umwelt)
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 2, Referat 26	72072 Tübingen, (Denkmalpflege)
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 2, Referat 21	72072 Tübingen, (Denkmalschutz)
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 2, Referat 21	72072 Tübingen, (Raumordnung)
Regierungspräsidium Tübingen Landesbetrieb Forst BW	72074 Tübingen, Fachbereich 82
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 3, Ref. 32	72072 Tübingen, (Landwirtschaft)
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 5, Referat 55/56	72072 Tübingen, (Naturschutz Recht)
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 6, Referat 64-40	72072 Tübingen, (SB Verkehr)
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 5, Referat 52	72072 Tübingen, (Gewässer und Boden)
Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V.	70597 Stuttgart, Königstraße 74
Vermögen und Bau Baden-Württemberg, Amt Ulm	89075 Ulm, Mähringer Weg 148
Wehrbereichsverwaltung Süd, Dezernat III 4	70374 Stuttgart, Nürnberger Str. 184
Industrie und Handelskammer Ulm	89073 Ulm, Olgastraße 98-101
Regionalverband Donau-Iller	89073 Ulm, Schwamberger Straße 35