



**Baden-Württemberg**  
REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN

Az.: RPT0240-0513.2-18/2

# **Planfeststellungsbeschluss**

**vom 13.05.2025**

**für die Beseitigung des Bahnübergangs in der Großen  
Kreisstadt Wangen im Allgäu im Zuge der Bundesstraße  
B32**

**(betroffener Landkreis: Landkreis Ravensburg)**

## Inhaltsverzeichnis

A. ENTSCHEIDUNG .....	8
I. Feststellung des Plans .....	8
II. Weitere Entscheidungen .....	8
1. Wasserrechtliche Entscheidung.....	8
2. Erlaubnis Landschaftsschutzgebiet-Verordnung.....	9
3. Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen .....	9
4. Entschädigung Nutzungsausfall.....	13
III. Planunterlagen .....	14
IV. Zusagen.....	18
1. Lärmschutz .....	18
2. Wasserrecht.....	18
3. Landwirtschaft und Flurneuordnung.....	18
4. Verkehrliche Belange .....	18
5. Bundeswehr .....	20
6. Unfallversicherung Bund und Bahn.....	20
7. Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ .....	20
8. Private Einwender .....	20
V. Nebenbestimmungen .....	23
1. Immissionsschutz.....	23
2. Natur- und Artenschutz .....	26
3. Wasserrecht.....	28
4. Bodenschutz und Altlasten .....	28
5. Beweissicherungsverfahren .....	30
6. Ankeranlagen.....	30
7. Einwender Nr. 1.04 .....	31
8. Denkmalschutz .....	31
VI. Entscheidung über die Einwendungen.....	31
VII. Hinweise .....	31
VIII. Kostenentscheidung .....	32
B. BEGRÜNDUNG .....	32

I. Planungsgeschichte .....	32
II. Planfeststellungsverfahren .....	34
III. Planungsgegenstand.....	35
1. Beschreibung der Teilmaßnahmen .....	36
2. Technische Planung .....	37
2.1 Straßenbauliche Beschreibung.....	37
2.2 Zwangspunkte.....	38
2.3 Entwurfs- und Betriebsmerkmale .....	38
2.4 Knotenpunkte.....	39
2.5 Führung des Rad- und Fußgängerverkehrs.....	39
2.7 Brückenbauwerke und Stützwände.....	46
2.8 Lärmschutzanlagen.....	47
2.9 Altlasten .....	47
2.10 Baugrund und Erdarbeiten .....	48
3. Grundwasser und Entwässerungskonzept.....	48
3.1 Grundwasser.....	48
3.2 Entwässerung .....	49
3.3 Widmung Straßen .....	49
4. Naturschutzrechtliche Maßnahmen .....	49
5. Bauzeitliche Maßnahmen .....	50
5.1 Bauzeitliche Verkehrsführung .....	50
5.2 Erschließung anderer Flächen und Gebäude .....	60
5.3 Langholztransporte/Sondertransporte mit Überlänge .....	60
5.4 Lagerflächen und Baustelleneinrichtungsflächen.....	60
6. Baukosten und Bauablauf .....	61
7. Tangierte Planungen.....	62
IV. Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen.....	62
1. Umweltverträglichkeitsprüfung; Allgemeine Vorprüfung.....	62
2. Umweltauswirkungen .....	63
3. Bewertung der Umweltauswirkungen.....	64
V. Verkehrsuntersuchung.....	65

1. Aktuelle Verkehrsaufkommen .....	65
2. Verkehrsprognose für das Jahr 2040.....	66
3. Verkehrsverlagerungen.....	66
4. Einwendungen .....	67
VI. Planrechtfertigung.....	67
VII. Alternativenprüfung.....	69
1. Untersuchungsgebiet .....	69
2. Darstellung der untersuchten Varianten.....	70
2.1 Nullvariante.....	70
2.2 Variante „Tunnellösung“ .....	70
2.3 Variante „Vorentwurf 2006“ .....	70
2.4 Variante Bürgerinitiative „Eine-Brücke-statt-drei“ .....	70
2.5 Variante „Trassenabrückung nach Westen“ .....	71
2.6 Variante Bürgerinitiative „Radwege Bahn & B32“ .....	71
2.7 Ausführungsvariante .....	71
3. Vergleich der Varianten .....	71
4. Entscheidung für die Ausführungsvariante .....	72
5. Varianten für einzelne Knotenpunkte .....	73
5.1 Kreisverkehrsplatz B32 / Zeppelinstraße .....	73
5.2 Knotenpunkt Gegenbaurstraße.....	75
5.3 Brückenbauwerk „Breite Fronwiesenbrücke“ .....	75
5.4 Einwendungen gegen Alternativenprüfung bzw. Ausführungsvariante ....	75
VIII. Zwingende materiell-rechtliche Anforderungen.....	76
1. Schallschutz.....	76
1.1 Betriebs- und anlagebedingte Lärmimmissionen .....	77
1.2 Bauzeitliche Verkehrsführung .....	80
1.3 Lärmfernwirkung .....	81
1.4 Baubedingte Lärmimmissionen.....	83
1.5 Außenwohnbereich .....	94
1.6 Erschütterungen.....	96
2. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung.....	97

2.1 Eingriffe in Natur und Landschaft.....	97
2.2 Vermeidung und Minimierung.....	99
2.3 Kompensation durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen .....	101
2.4 Bewertung der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft.....	105
2.5 Erforderlichkeit und Angemessenheit der Kompensationsmaßnahmen im Hinblick auf die Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen gem. § 15 Abs. 3 BNatSchG .....	105
2.6 Unterhaltung und Sicherung der Kompensationsmaßnahmen .....	106
2.7 Überwachungspflichten der Planfeststellungsbehörde .....	107
2.8 Kompensationsverzeichnis .....	107
2.9 Einwendungen und Stellungnahmen .....	108
2.10 Ergebnis.....	109
2.11 Geschützte Pflanzenarten.....	110
3. Natura 2000-Gebiete .....	110
4. Sonstige Schutzgebiete .....	110
4.1 Gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG .....	110
4.2 Birkenallee .....	111
4.3 Landschaftsschutzgebiet (LSG).....	112
5. Artenschutzrechtliche Prüfung .....	113
5.1 Allgemeines .....	113
5.2 Bestandserhebung.....	114
5.3 Maßnahmenkonzept .....	115
5.4 Stellungnahmen und Einwendungen .....	116
5.5 Prüfung der einzelnen Verbotstatbestände nach §§ 44 Abs. 1 BNatSchG .....	117
5.6 Gesamtergebnis.....	123
IX. Öffentliche Belange.....	123
1. Bodenschutz .....	123
1.1 Bodenbeschaffenheit .....	123
1.2 Beeinträchtigungen und Maßnahmen .....	124
1.3 Einwendungen und Stellungnahmen .....	125

1.4 Altlasten .....	127
2. Belange des Klimaschutzes .....	128
2.1 Allgemeines .....	128
2.2 Ergebnisse Fachbeitrag Klima .....	129
3. Wasserrechtliche Belange .....	132
3.1 Wasserrechtliche Benutzungstatbestände .....	132
3.2 Oberflächengewässer .....	135
3.3 Abwasser/Entwässerung .....	136
3.4 Wasserrahmen – Richtlinie .....	136
3.5 Sonstige wasserrechtliche Belange .....	138
3.6 Ergebnis.....	138
4. Fortwirtschaft .....	138
5. Schutzgut Erholung / Orts- bzw. Stadtbild .....	138
6. Raumordnung .....	140
7. Landwirtschaft und Flurneuordnung.....	140
8. Luftschadstoffe.....	142
8.1 Methodik .....	142
8.2 Grenzwerte .....	143
8.3 Ergebnisse .....	143
8.4 Einwendungen .....	144
9. Kommunale Belange.....	144
10. Belange der Leitungsträger.....	145
11. Verkehrliche und betriebliche Belange.....	146
12. Belange des Bahnverkehrs .....	151
12.1 Eisenbahn-Bundesamt.....	151
12.2 Deutsche Bahn AG, DB Immobilien .....	151
13. Belange der Jagd.....	152
14. Denkmalschutz .....	152
15. Sonstige öffentliche Belange.....	153
X. Private Belange bzw. Einwendungen.....	156
1. Allgemeines zu Eigentum und Pacht .....	156

2. Umwege.....	158
2.1 Einwendungen .....	159
3. Mietausfall und Mietminderung .....	160
4. Wertminderung und Gebäudeschäden .....	162
5. Einzelne Einwendungen .....	163
5.1 Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ .....	163
5.2 Private Einwender .....	165
6. Hinweis zum Datenschutz.....	198
7. Gesamtabwägung und Ergebnis.....	198
C. Gebühren- und Kostenentscheidung .....	200
D. Rechtsbehelfsbelehrung .....	200
E. Hinweise .....	200

## **A. ENTSCHEIDUNG**

### **I. Feststellung des Plans**

Der Plan für die Beseitigung des Bahnübergangs in der Großen Kreisstadt Wangen im Allgäu (Landkreis Ravensburg) im Zuge der Bundesstraße B32 Ravensburger Straße/Buchweg und der Bahnstrecke 4560 von Kißlegg nach Hergatz wird einschließlich aller sonstigen durch die Baumaßnahmen verursachten und in den Plänen enthaltenen Folgemaßnahmen gemäß §§ 17 ff. des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) i. V. m. §§ 73 ff. des Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) und §§ 1 ff. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) festgestellt.

Die Planfeststellung umfasst insbesondere auch den Landschaftspflegerischen Begleitplan und die darin enthaltenen Vermeidungs-, Kompensations- und Ersatzmaßnahmen, die artenschutzrechtlich veranlassten Maßnahmen sowie die notwendigen Folgemaßnahmen.

Die Planfeststellung schließt die für das Vorhaben erforderlichen anderen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Erlaubnisse und Planfeststellungen ein. Ausgenommen hiervon sind wasserrechtliche Entscheidungen und Erlaubnisse. Über diese wird insbesondere unter Abschnitt A., II., 1. dieses Beschlusses gesondert entschieden.

Diese Entscheidung ergeht vorbehaltlich einer Entscheidung über die Anordnung von konstruktiver Maßnahmen für den Fall, dass nach der Herstellung der verlängerten Praßbergstraße und deren Inbetriebnahme als bauzeitliche Verkehrsführung eine über das normale Maß hinausgehende, direkte Blendwirkung durch den Verkehr auf der bauzeitlichen Verkehrsführung an der Fassade des Gebäudes der Einwender Nr. 1.67 entsteht.

### **II. Weitere Entscheidungen**

Dieser Planfeststellungsbeschluss umfasst im Rahmen seiner Konzentrationswirkung nach § 75 Abs. 1 S. 1 Hs.2 LVwVfG insbesondere folgende Entscheidungen:

#### **1. Wasserrechtliche Entscheidung**

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss werden nach Maßgabe der wassertechnischen und sonstigen maßgeblichen Planunterlagen gemäß § 19 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) folgende Erlaubnisse erteilt:

1.1 Die wasserrechtliche Erlaubnis gemäß § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG für die Einbringung von Bauwerksteile, Kanäle, Fundamente und überschnittene Bohrpfahlwände sowie die Gründungkörper von Stützwänden in das Grundwasser wird erteilt. Weiterhin wird die Erlaubnis bezüglich der Einleitung der bauzeitlichen Wasserhaltung in den Regenwasserkanal erteilt.

1.2 Die wasserrechtliche Erlaubnis gemäß § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG für die bauzeitliche Grundwasserhaltung zur Trockenhaltung der Baugruben für die Brückenbauwerke wird erteilt.

1.3 Die wasserrechtliche Erlaubnis gemäß § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG betreffend das Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser wird hinsichtlich des Einbaus eines Filters und der damit verbundenen lokal begrenzten Auswirkungen auf die Grundwasserströmungsverhältnisse erteilt.

1.4 Die wasserrechtliche Erlaubnis für die Durchführung der Ersatzmaßnahmen E 13.1, 13.2 und 13.3 wird entsprechend dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlage 19.1) und den Maßnahmenblättern (Planunterlage 9.3) vorsorglich erteilt.

## 2. Erlaubnis Landschaftsschutzgebiet-Verordnung

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird die Erlaubnis nach § 3 der Verordnung über die Landschaftsschutzgebiete „Blauer See“, „Mittelsee mit Obersee“, „Herzogeniehweiher“ und „Hammerweiher mit Buch“ im Landkreis Wangen vom 10. April 1963 (LGS-VO) erteilt.

## 3. Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen

### 3.1 Anspruch nach 16. BImSchV

Für die nachfolgend aufgeführten Gebäude wird nach Maßgabe der 16. BImSchV mit diesem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt:

<b>Straße und Nr.</b>	<b>PLZ</b>	<b>Geschoss</b>	<b>Fassadenseite</b>
Buchweg 18	88239	Erdgeschoss	West-Fassade Süd-Fassade
Buchweg 18	88239	1. Obergeschoss	West-Fassade Süd-Fassade
Buchweg 18	88239	2. Obergeschoss	West-Fassade Süd-Fassade
Buchweg 20	88239	Erdgeschoss	West-Fassade
Buchweg 20	88239	1. Obergeschoss	West-Fassade
Buchweg 20	88239	2. Obergeschoss	West-Fassade

### 3.2 Anspruch wegen Lärmfernwirkung

Für die folgenden Gebäude wird aufgrund von Lärmfernwirkungen des Planfeststellungsvorhabens passiver Schallschutz zu gewähren:

<b>Straße und Nr.</b>	<b>PLZ</b>	<b>Geschoss</b>	<b>Fassadenseite</b>
Buchweg 6	88239	Erdgeschoss	Süd-West-Fassade Süd-Ost-Fassade
Buchweg 6	88239	1. Obergeschoss	Süd-West-Fassade Süd-Ost-Fassade
Buchweg 6	88239	2. Obergeschoss	Süd-West-Fassade
Buchweg 8	88239	Erdgeschoss	Nord-West-Fassade Süd-West-Fassade Süd-Ost-Fassade
Buchweg 8	88239	1. Obergeschoss	Nord-West-Fassade Süd-West-Fassade Süd-Ost-Fassade
Buchweg 8	88239	2. Obergeschoss	Nord-West-Fassade Süd-West-Fassade Süd-Ost-Fassade
Buchweg 8	88239	3. Obergeschoss	Nord-West-Fassade Süd-West-Fassade Nord-Ost-Fassade Süd-Ost-Fassade
Buchweg 12	88239	Erdgeschoss	Süd-West-Fassade
Buchweg 12	88239	1. Obergeschoss	Süd-West-Fassade
Buchweg 14	88239	Erdgeschoss	Nord-Fassade Süd-Fassade West-Fassade
Buchweg 14	88239	1. Obergeschoss	Nord-Fassade Süd-Fassade West-Fassade
Buchweg 14	88239	2. Obergeschoss	Nord-Fassade Süd-Fassade West-Fassade
Buchweg 16	88239	Erdgeschoss	Nord-Fassade Süd-Fassade West-Fassade
Buchweg 16	88239	1. Obergeschoss	Nord-Fassade Süd-Fassade West-Fassade
Buchweg 16	88239	2. Obergeschoss	Nord-Fassade Süd-Fassade West-Fassade
Erzbergerstraße 4	88239	Erdgeschoss	Ost-Fassade
Erzbergerstraße 4	88239	1. Obergeschoss	Ost-Fassade
Erzbergerstraße 4	88239	2. Obergeschoss	Ost-Fassade

Erzbergerstraße 4	88239	3. Obergeschoss	Ost-Fassade
Erzbergerstraße 12	88239	Erdgeschoss	Nord-Fassade Ost-Fassade Süd-Fassade
Erzbergerstraße 12	88239	1. Obergeschoss	Nord-Fassade Ost-Fassade Süd-Fassade
Erzbergerstraße 12	88239	2. Obergeschoss	Nord-Fassade Ost-Fassade Süd-Fassade
Erzbergerstraße 12	88239	3. Obergeschoss	Nord-Fassade Ost-Fassade Süd-Fassade
Erzbergerstraße 13	88239	Erdgeschoss	Nord-Fassade West-Fassade
Erzbergerstraße 13	88239	1. Obergeschoss	Nord-Fassade West-Fassade
Erzbergerstraße 13	88239	2. Obergeschoss	Nord-Fassade West-Fassade
Erzbergerstraße 13	88239	3. Obergeschoss	Nord-Fassade West-Fassade
Erzbergerstraße 14	88239	Erdgeschoss	Nord-Fassade Ost-Fassade
Erzbergerstraße 14	88239	1. Obergeschoss	Nord-Fassade Ost-Fassade
Erzbergerstraße 14	88239	2. Obergeschoss	Nord-Fassade Ost-Fassade
Erzbergerstraße 14	88239	3. Obergeschoss	Nord-Fassade Ost-Fassade
Erzbergerstraße 15	88239	1. Obergeschoss	West-Fassade
Erzbergerstraße 15	88239	2. Obergeschoss	West-Fassade
Erzbergerstraße 15	88239	3. Obergeschoss	West-Fassade
Erzbergerstraße 20	88239	Erdgeschoss	Ost-Fassade
Erzbergerstraße 20	88239	1. Obergeschoss	Ost-Fassade
Erzbergerstraße 20	88239	2. Obergeschoss	Ost-Fassade
Erzbergerstraße 20	88239	3. Obergeschoss	Ost-Fassade
Erzbergerstraße 22	88239	Erdgeschoss	Nord-Fassade
Erzbergerstraße 22	88239	1. Obergeschoss	Nord-Fassade
Erzbergerstraße 22	88239	2. Obergeschoss	Nord-Fassade
Erzbergerstraße 22	88239	3. Obergeschoss	Nord-Fassade
Friedrich-Ebert-Straße 3	88239	Erdgeschoss	Süd-Fassade
Friedrich-Ebert-Straße 3	88239	1. Obergeschoss	Süd-Fassade
Gegenbaurstraße 43	88239	Erdgeschoss	Nord-Ost-Fassade

			Nord-West-Fassade
Gegenbaurstraße 43	88239	1. Obergeschoss	Nord-Ost-Fassade Nord-West-Fassade
Gegenbaurstraße 43	88239	2. Obergeschoss	Nord-Ost-Fassade Nord-West-Fassade
Isnyer Straße 18	88239	1. Obergeschoss	Ost-Fassade
Isnyer Straße 18	88239	2. Obergeschoss	Ost-Fassade
Isnyer Straße 25	88239	Erdgeschoss	Süd-Fassade West-Fassade
Isnyer Straße 25	88239	1. Obergeschoss	Süd-Fassade West-Fassade
Isnyer Straße 25	88239	2. Obergeschoss	Süd-Fassade West-Fassade
Isnyer Straße 25	88239	3. Obergeschoss	Süd-Fassade West-Fassade
Isnyer Straße 30	88239	3. Obergeschoss	West-Fassade
Ravensburger Straße 4	88239	3. Obergeschoss	Ost-Fassade
Ravensburger Straße 8	88239	Erdgeschoss	Ost-Fassade
Ravensburger Straße 8	88239	1. Obergeschoss	Ost-Fassade
Ravensburger Straße 8	88239	2. Obergeschoss	Ost-Fassade
Ravensburger Straße 8	88239	3. Obergeschoss	Ost-Fassade Süd-Fassade
Ravensburger Straße 68	88239	1. Obergeschoss	Süd-West-Fassade
Ravensburger Straße 68	88239	2. Obergeschoss	Süd-West-Fassade
Waldburgweg 8	88239	Erdgeschoss	Nord-Ost-Fassade
Waldburgweg 8	88239	1. Obergeschoss	Nord-Ost-Fassade
Waldburgweg 8	88239	2. Obergeschoss	Nord-Ost-Fassade
Waldburgweg 8	88239	3. Obergeschoss	Nord-Ost-Fassade
Waldburgweg 10	88239	Erdgeschoss	Nord-Ost-Fassade
Waldburgweg 10	88239	1. Obergeschoss	Nord-Ost-Fassade
Waldburgweg 10	88239	2. Obergeschoss	Nord-Ost-Fassade
Waldburgweg 12	88239	Erdgeschoss	Nord-Ost-Fassade
Waldburgweg 12	88239	1. Obergeschoss	Nord-Ost-Fassade
Waldburgweg 12	88239	2. Obergeschoss	Nord-Ost-Fassade
Zunfthausgasse 19	88239	3. Obergeschoss	Nord-West-Fassade

### 3.3 Anspruch nach § 14 FStrG

Für die folgenden Gebäude wird ein Anspruch dem Grunde nach auf passiven Lärmschutz wegen der bauzeitlichen Verkehrsführung im Sinne von § 14 FStrG festgesetzt:

<b>Straße und Nr.</b>	<b>PLZ</b>	<b>Geschoss</b>	<b>Fassadenseite</b>
Bahnhofstraße 36/1	88239	3. Obergeschoss	Nord-West-Fassade
Bahnhofstraße 36/1	88239	4. Obergeschoss	Nord-West-Fassade
Bahnhofstraße 36/1	88239	5. Obergeschoss	Nord-West-Fassade
Bahnhofstraße 36/2	88239	2. Obergeschoss	Nord-Ost-Fassade
Bahnhofstraße 36/2	88239	3. Obergeschoss	Nord-Ost-Fassade
Bahnhofstraße 36/2	88239	4. Obergeschoss	Nord-Ost-Fassade
Bahnhofstraße 36/2	88239	5. Obergeschoss	Nord-Ost-Fassade
Bahnhofstraße 36/2	88239	2. Obergeschoss	Nord-West-Fassade
Bahnhofstraße 36/2	88239	3. Obergeschoss	Nord-West-Fassade
Bahnhofstraße 36/2	88239	4. Obergeschoss	Nord-West-Fassade
Bahnhofstraße 36/2	88239	5. Obergeschoss	Nord-West-Fassade
Bahnhofstraße 48	88239	2. Obergeschoss	Nord-Fassade
Karl-Hirnbein-Straße 1	88239	Erdgeschoss	Süd-Ost-Fassade
Karl-Hirnbein-Straße 1	88239	1. Obergeschoss	Süd-Ost-Fassade
Karl-Hirnbein-Straße 1	88239	Erdgeschoss	Nord-Ost-Fassade
Karl-Hirnbein Straße 1	88239	1. Obergeschoss	Nord-Ost-Fassade
Ravensburger Straße 13	88239	1. Obergeschoss	Nord-Fassade
Ravensburger Straße 13	88239	2. Obergeschoss	Nord-Fassade
Ravensburger Straße 13	88239	3. Obergeschoss	Nord-Fassade

#### **4. Entschädigung Nutzungsausfall**

Für bauzeitliche Ertragseinbußen durch eine vorübergehende Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen steht den Eigentümern oder Pächtern dieser Flächen dem Grunde nach ein Anspruch auf angemessene Entschädigung gegen den Vorhabenträger zu. Die Höhe der Entschädigung wird erforderlichenfalls in nachfolgenden Entschädigungsverfahren festgesetzt.

### III. Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst die folgenden vom Vorhabenträger vorgelegten Planunterlagen einschließlich der im Laufe des Verfahrens erfolgten Änderungen und Ergänzungen:

Planunterlage	Bezeichnung	Maßstab	Datum
<i>Ordner 1</i>			
1	Erläuterungsbericht		31.01.2025
3	Übersichtslageplan	1:5000	24.05.2023
<b>5</b>	<b>Lagepläne</b>		
5.1	Lageplan B32	1:500	31.07.2024
5.2	Lageplan Stützwände	1:500	31.07.2024
<b>6</b>	<b>Höhenpläne</b>		
6.1	Höhenplan B32	1:500/50	31.07.2024
6.2	Höhenplan K 8007 Praßbergstraße	1:500/50	24.05.2023
6.3	Höhenplan Zeppelinstraße	1:500/50	31.07.2024
6.4	Höhenplan Anschluss Fronwiesen	1:500/50	24.05.2023
6.5	Höhenplan B32 Kanaltrassenumlegung	1:500/50	24.05.2023
6.6	Höhenplan Kreisverkehrsplatz	1:250/25	31.07.2024
<i>Ordner 2</i>			
<b>8</b>	<b>Lagepläne der Entwässerungsmaßnahmen</b>		
8.1	Lageplan Kanaltrassenumlegung	1:500	24.05.2023
8.1.1	Lageplan Einzugsgebietsplan	1:500	24.05.2023
<b>9</b>	<b>Landschaftspflegerische Maßnahmen</b>		
9.1	Maßnahmenübersichtsplan	1:10.000	24.05.2023
<b>9.2</b>	<b>Maßnahmenpläne (Nr. 1 – 5)</b>		
	Blatt 1	1:500	31.07.2024
	Blatt 2	1:1.000	24.05.2023
	Blatt 3	1:1.000	31.07.2024
	Blatt 4	1:1.000	31.07.2024
	Blatt 5	1:500	24.05.2023
	Blatt 6	1:750	31.01.2025
9.3	Maßnahmenblätter		31.01.2025
9.4	Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation		31.07.2024
<b>10</b>	<b>Grunderwerb</b>		

10.1	Grunderwerbspläne (Nr. 1 – 5)		
	Blatt 1- B32	1:500	31.07.2024
	Blatt 2 - Umleitung K 8007	1:1000	24.05.2023
	Blatt 3 - Kleingartenanlage	1:1000	31.07.2024
	Blatt 4 - LBP	1:1000	31.07.2024
	Blatt 5 – Lagerfläche Parkplatz Landesgartenschau 2024	1:500	24.05.2023
	Blatt 6 – Optimierung Schwarzenbach	1:1000	31.07.2024
10.2	Grunderwerbsverzeichnis		31.01.2025
11	Regelungsverzeichnis		31.07.2024
12	Widmung/Umfstufung		24.05.2023
<i>Ordner 3</i>			
<b>14</b>	<b>Straßenquerschnitte</b>		
14.1	Straßenquerschnitt B32	1:50	31.07.2024
14.2	Straßenquerschnitt K 8007 Praßbergstraße	1:50	24.05.2023
14.3	Straßenquerschnitt Zeppelinstraße	1:50	31.07.2024
14.4	Straßenquerschnitt KVP	1:50	31.07.2024
<b>15</b>	<b>Bauwerksskizzen</b>		
15.1	Bauwerk 1 „Praßbergbrücke“	1:200; 1:100	24.05.2023
15.2	Bauwerk 2 „Eisenbahnüberführung (EÜ)“	1:200, 1:100	24.05.2023
15.3	Bauwerk 3 „Breite Fronwiesenbrücke“	1:200, 1:100	24.05.2023
15.4	Stützwände		
	Blatt 1 – Stützmauer links	1:100	31.07.2024
	Blatt 2 – Stützmauer links	1:100	31.07.2024
	Blatt 3 – Stützmauer rechts	1:100	31.07.2024
	Blatt 4 – Stützmauer rechts	1:100	31.07.2024
15.5	Ankerlagen Stützwände		31.01.2025
<i>Ordner 4</i>			
<b>16</b>	<b>Sonstige Pläne</b>		
<b>16.1</b>	<b>Bauzeitliche Verkehrsführung</b>		
16.1.1	Lageplan Bauzeitliche Verkehrsführung B32	1:500	31.07.2024
16.1.2	Höhenplan Bauzeitliche Verkehrsführung B32	1:500/50	24.05.2023
16.1.3	Straßenquerschnitt Bauzeitliche Verkehrsführung B32	1:50	24.05.2023
<b>16.2</b>	<b>Umleitungen</b>		

16.2.1	Lageplan Umleitung K 8007	1:1000	31.07.2024
16.2.2	Lageplan Umleitung Kleingartenanlage	1:1000	31.07.2024
16.2.3	Höhenplan Umleitung Kleingartenanlage	1:10.000/100	31.07.2024
16.3	Lageplan Lagerfläche Parkplatz Landesgartenschau 2024	1:500	24.05.2023
16.4	Lageplan Leitungen Bestand	1:500	24.05.2023
<b>16.5</b>	<b>Bauzeitlicher Bahnübergang</b>		
16.5.1	Kreuzungsplan bauzeitlicher Bahnübergang	1:200	24.05.2023
16.5.2	Schleppkurvenplan bauzeitlicher Bahnübergang	1:200	24.05.2023
16.5.3	Markierungsplan bauzeitlicher Bahnübergang	1:200	24.05.2023
<i>Ordner 5</i>			
<b>17</b>	<b>Immissionstechnische Untersuchungen</b>		
17.1	Schalltechnische Untersuchung Straße (2024)		31.07.2024
17.2	Schalltechnische Untersuchung Schiene (2020)		11.09.2020
<i>Ordner 6</i>			
17.3	Schalltechnische Untersuchung Baulärm (2023)		21.06.2023
<i>Ordner 7</i>			
17.4	Luftschadstoffgutachten (2024)		31.07.2024
17.5	Fachbeitrag Klima (2024)		31.07.2024
17.6	Schalltechnische Untersuchung Lärmfernwirkung (2024)		31.07.2024
<b>18</b>	<b>Wassertechnische Untersuchungen</b>		
18.1	Wassertechnische Untersuchungen (2022)		24.05.2023
18.2	Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (2023)		24.07.2023

18.3	Erläuterungsbericht Wasserrechtsantrag		23.08.2024
<b>19</b>	<b>Umweltfachliche Untersuchungen</b>		
19.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan		31.01.2025
19.2	Bestands- und Konfliktpläne		
	Blatt 1	1:1.000	24.05.2023
	Blatt 2	1:5.000	24.05.2023
19.3	Aktualisierung des Fachbeitrags Artenschutz (2023)		31.07.2024
19.4	Fachbeitrag Artenschutz (2014)		24.05.2023
19.5	Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls		24.05.2023
<i>Ordner 8</i>			
<b>20</b>	<b>Geotechnische Untersuchungen</b>		
20.1	Bauwerks- und Baugrundgutachten (Deutsche Bahn, 2003)		19.05.2003
20.2	Baugrunduntersuchung (Straße, 2004)		08.01.2004
20.3	Bodenverwertungskonzept (2022)		10.02.2022
<b>21</b>	<b>Sonstige Gutachten</b>		
21.1	Verkehrsuntersuchung (2024)		31.07.2024
21.2	Verkehrserhebungen Fronwiesen (2024)		31.07.2024

Änderungen, die sich im Laufe des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, sind farblich kenntlich gemacht.

Der Planfeststellungsbehörde lagen zudem nachrichtlich vor:

1. Schalltechnische Untersuchung, Betroffenen Außenwohnbereiche Baulärm B32
  - Außenwohnbereiche mit Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm am Tag
  - Außenwohnbereiche mit Überschreitung 70 dB(A) am Tag
  - Übersichtskarte vom 10.02.2025
2. Lagepläne zu den Varianten
  - BI Radwege Bahn & B32
  - Trassenabrückung West
  - Tunnelvariante
3. Vorentwurf 1. Fortschreibung zu den Gesamtkosten der Baumaßnahme vom 03.07.2024

## **IV. Zusagen**

Die folgenden Zusagen des Vorhabenträgers werden für verbindlich erklärt und sind einzuhalten:

### **1. Lärmschutz**

Der Vorhabenträger hat zugesagt, sich darum zu bemühen, dass die Schallschutzfenster nach Möglichkeit bereits während der Bauzeit bei den Anspruchsberechtigten eingebaut werden.

### **2. Wasserrecht**

#### **2.1 Untere Wasserbehörde am Landratsamt Ravensburg**

Der Vorhabenträger sagt gegenüber der Unteren Wasserbehörde zu, bei der Auswahl der Materialien eine mögliche Auswaschbarkeit und eine Betonaggressivität des Grundwassers zu beachten.

Der Vorhabenträger sagt zu, unvorhergesehene Erschließung von Grundwasser sowie Erdaufschlüsse aller Art gem. § 49 Abs. 2 WHG in Verbindung mit § 43 Wassergesetz (WG) bei der Unteren Wasserbehörde des Landratsamtes Ravensburg unverzüglich anzuzeigen.

#### **2.2 Sachbereich Betriebsdienst am Landratsamt Ravensburg**

Der Vorhabenträger sagt zu, im Zuge der Herstellung der Bahnunterführung ein Handbuch mit Anweisungen für den Havariefall zu erstellen und dem Straßenbetriebsdienst im Rahmen der Inbetriebnahme der Bahnunterführung zu übergeben.

Der Vorhabenträger sagt zu, einen Entwässerungsbestandsplan nach Fertigstellung der Maßnahme dem Sachbereich Betriebsdienst zu übermitteln.

### **3. Landwirtschaft und Flurneuordnung**

Der Vorhabenträger sagt gegenüber dem Sachbereich Landwirtschaft am Landratsamt Ravensburg zu, die Sicherung entfallender Grenzzeichen rechtzeitig zu veranlassen.

### **4. Verkehrliche Belange**

#### **4.1 Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Ravensburg e.V.**

Der Vorhabenträger sagt gegenüber dem Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Ravensburg e.V. zu, die bestehende Fußgängerunterführung solange offenzuhalten, wie dies vom Bauablauf her sicher und sinnvoll möglich ist.

#### **4.2 Polizeipräsidium Ravensburg und Straßenamt am Landratsamt Ravensburg**

Der Vorhabenträger sagt zu, einen mit der Unteren Verkehrsbehörde abgestimmten Markierungs- und Beschilderungsplan im Rahmen der Ausführungsplanung rechtzeitig zu erstellen und der Unteren Verkehrsbehörde zur verkehrsrechtlichen Anordnung vorzulegen.

#### 4.3 Sachbereich Betriebsdienst am Landratsamt Ravensburg

Der Vorhabenträger sagt zu, die geplanten Geländer als Sprossengeländer auszuführen, sofern im Bereich von Geländern der regelmäßige Aufenthalt von Personen zu erwarten ist.

Der Vorhabenträger sagt zu, einen mit der Unteren Verkehrsbehörde abgestimmten Markierungs- und Beschilderungsplan im Rahmen der Ausführungsplanung rechtzeitig zu erstellen und der Unteren Verkehrsbehörde zur verkehrsrechtlichen Anordnung vorzulegen.

Der Vorhabenträger sagt zu, im Rahmen der Abstimmung der Signalzeitenpläne anzuregen, dass die geplanten Lichtsignalanlagen in Kombination aller Lichtsignalanlagen der B32, Ortsdurchfahrt Wangen, auf eine sog. „Grüne Welle“ abgestimmt werden.

Der Vorhabenträger sagt weiterhin zu anzuregen, dass die Beleuchtungen im Zuge der Bauwerke im Rahmen der Ortsbeleuchtung mit integriert werden (B32 sowie Geh- und Radwege).

#### 4.4 Eisenbahn-Bundesamt

Der Vorhabenträger sagt die Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsvorschriften (DGUV) zu.

Der Vorhabenträger sagt zu, dass die betrieblichen Einschränkungen auf das Notwendigste reduziert werden und weiterhin eine enge Abstimmung mit der DB InfraGO erfolgt.

#### 4.5 Deutsche Bahn AG, DB Immobilien

Der Vorhabenträger sagt zu, dass sichergestellt wird, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet werden.

Der Vorhabenträger sagt zu bei dem Bepflanzungskonzept im Bereich der Baumaßnahme auf einen ausreichenden Abstand zu den elektrotechnischen Anlagen der DB InfraGO (insbesondere der Oberleitung) zu achten.

Der Vorhabenträger sagt die Beteiligung der DB InfraGO AG (Ansprechpartner: DB Station & Service AG, Bahnhofsmanagement Friedrichshafen, Stadtbahnhof 1, 88045 Friedrichshafen, Herr Bohner, 07541 392 340, E-Mail: Uwe.Bohner@deutschebahn.com) zu, sofern im Zuge der Maßnahme in deren Belange eingegriffen wird.

## **5. Bundeswehr**

Der Vorhabenträger sagt die Einhaltung der Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge zu.

## **6. Unfallversicherung Bund und Bahn**

Der Vorhabenträger sagt die Berücksichtigung der Regelwerke der gesetzlichen Unfallversicherer zu.

Der Vorhabenträger sagt die schriftliche Aufgabe an Auftragnehmer zur Einhaltung der Unfallverhütungsvorschriften nach § 5 UVV sowie zur Einhaltung der Anforderungen für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz zu.

Der Vorhabenträger sagt die Einhaltung der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung mit den zugehörigen Technischen Spezifikationen, Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, insbesondere die Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschrift "Eisenbahnen" DGUV Vorschrift 72 zu.

Der Vorhabenträger sagt die Sicherstellung eines jederzeit ausreichenden Mindestabstands von Teilen der Umgebung zur Gleismitte im Sinne der DGUV Vorschrift 72 zu, ebenso die Einhaltung der erforderlichen Mindestabstände.

Der Vorhabenträger sagt zu, dass Unterbrechungen des Sicherheitsraums in Abhängigkeit der Fahrgeschwindigkeit auf weniger als 10 m (bei Fahrgeschwindigkeit bis 60 km/h) oder weniger als 6 m (bei Fahrgeschwindigkeit über 60 km/h) begrenzt werden.

Der Vorhabenträger sagt zu, Sicherheitsräume erkennbar und sicher erreichbar im Sinne der Ausführungen zu gestalten.

Der Vorhabenträger sagt im Falle des Verkehrs von Zügen mit Lademaßüberschreitungen die Einhaltung der gesonderten Sicherheitsmaßnahmen nach § 35 (2) DGUV Vorschrift 72 sowie die Prüfung der Oberleitungsmasten im Rahmen der Ausführungsplanung zu.

## **7. Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“**

Der Vorhabenträger sagt zu, darauf zu achten, dass eine barrierefreie Zuwegung am Busbahnhof bauzeitlich besteht.

## **8. Private Einwender**

### **8.1 Einwender-Nr. 1.01**

Der Vorhabenträger sagt zu, dass vor dem Abbruch des Gebäudes auf dem Flurstück Nr. 517/2 sowie vor einer jeweiligen Nutzungsänderung der Baustelleneinrichtungsfläche eine Abstimmung zwischen der örtlichen Bauleitung des Vorhabenträgers, beteiligten Baufirmen und den Einwendern stattfindet.

Der Vorhabenträger sagt zu, vor Baubeginn einen Baumgutachter zu konsultieren, der den Zustand der Buche dahingehend begutachtet, ob die Buche noch eine längere Lebenserwartung aufweist. Weiterhin sagt der Vorhabenträger zu, die Buche hinsichtlich der Verkehrssicherungspflicht besonders zu begutachten und ggf. auf Kosten des Vorhabenträgers mit zu fällen.

Der Vorhabenträger sagt zu, dass vor größeren Änderungen (Gebäudeabbrüche, Nutzungsänderungen, etc.) im Umfeld des Flurstücks der Einwenderin die Bauausführung auf die Eigentümer zugehen werden.

#### 8.2 Einwender-Nr. 1.02

Der Vorhabenträger sagt die rechtzeitige Abstimmung mit den Einwendern bzgl. der Wiederanpflanzung auf Privatgrundstücken zu.

#### 8.3 Einwender-Nr. 1.03

Der Vorhabenträger sagt zu, den ökologischen Zustand der Flächen (Flora, Fauna) sowohl vor dem Eingriff, als auch nach der Wiederherstellung durch ein unabhängiges Gutachterbüro (Umweltbaubegleitung) dokumentieren zu lassen. Bei der Wiederansaat der Wiese wird nach Rücksprache mit der Einwenderin eine Wiesenmischung gewählt, die sich in ihrer Artenzusammensetzung an der sonstigen Wiese orientiert.

Der Vorhabenträger sagt zu, im Falle der Beschädigung der Drainageleitungen die Einwenderin zu informieren, den Zustand zu dokumentieren und die Drainageleitungen auf seine Kosten wiederherzustellen.

#### 8.4 Einwender-Nr. 1.04

Der Vorhabenträger sagt die rechtzeitige Abstimmung mit den Einwendern bzgl. der Wiederanpflanzung auf Privatgrundstücken zu.

Der Vorhabenträger sagt zu, beim Anfüllen an die Buche im Rahmen der Baumaßnahme auf diese Rücksicht zu nehmen und wenn nötig einen Bereich um die Blutbuche auszusparen und entsprechend geeignetes Bodenmaterial zu verwenden.

#### 8.5 Einwender-Nr. 1.07

Der Vorhabenträger sagt gegenüber der Einwenderin zu, die Anwohner rechtzeitig zu informieren, wenn während der Bauzeit eine Zufahrt zum Gebäude nicht möglich sein wird.

Der Vorhabenträger sagt zu, die Zufahrt außerhalb der Baustellenarbeitszeiten provisorisch wiederherzustellen, sofern an einzelnen Tagen die Zufahrt zum Grundstück eingeschränkt sei.

Der Vorhabenträger sagt zu, vor lärmintensiven Bauarbeiten, die Einwenderin zu kontaktieren und bei Überschreitung der sog. Schwelle zur Gesundheitsgefährdung kurzfristig Ersatzwohnraum bereitzustellen.

#### 8.6 Einwender-Nr. 1.08

Der Vorhabenträger sagt zu, dass er während der Bauzeit nach Wetterereignissen, für welche der Deutsche Wetterdienst eine Unwetterwarnung (Stufe 3) herausgegeben hat, eine anlassbezogene Baumschau im Buch durch den Forst der Stadt Wangen veranlasst.

#### 8.7 Einwender Nr. 1.62

Der Vorhabenträger sagt zu, die bestehende Fußgängerunterführung so lange bestehen zu lassen, bis der Baufortschritt die Schließung der bestehenden Fußgängerunterführung es erfordert.

Der Vorhabenträger sagt zu, die Einwender über eventuelle Einschränkungen bei der Zufahrt rechtzeitig vorab zu informieren.

#### 8.8 Einwender Nr. 1.65

Der Vorhabenträger sagt zu, die Inanspruchnahme des Parkplatzes in Richtung des Hans-Schnitzer-Weges so gering wie möglich zu halten.

Der Vorhabenträger sagt zu, die Einwender vorab zu kontaktieren, sofern ein Entfernen von Bewuchs oder Bäumen erforderlich wird.

#### 8.9 Einwender Nr. 1.68

Der Vorhabenträger sagt zu, hinsichtlich des Auftrages von (neuem) Oberboden mit dem Einwender enge Rücksprache zu halten.

Der Vorhabenträger sagt weiterhin zu, vom 3 m breiten Streifen zur vorübergehenden Benutzung nur max. 1 m bituminös zu überbauen sowie ein max. 0,5 m breites Bankett herzustellen. Die restliche Streifenbreite zur vorübergehenden Benutzung wird nur als Arbeitsraum und kurzzeitige Zwischenlagerfläche genutzt.

Der Vorhabenträger sagt zu, den Zustand der Flächen sowohl vorab als auch nach dem erfolgten Rückbau der Ausweichstellen zu dokumentieren. Sollten bei der Herstellung Drainageleitungen beschädigt werden, sagt der Vorhabenträger deren Wiederherstellung zu.

Der Vorhabenträger sagt zu, im Falle einer Beschädigung der Zufahrt des Einwenders durch zusätzliche Abnutzung infolge des erhöhten Schwerverkehrs nach dem Ende der Baumaßnahme und dem erfolgten Rückbau der temporären Überbauung Schäden im Einmündungsbereich der Zufahrt zu beseitigen und den Asphalt im Einmündungsbereich zu erneuern.

## **9. Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau**

Der Vorhabenträger sagt die Untersuchung durch einen geeigneten Gutachter zu für den Fall des Auffindens unterirdischer Hohlräume im Bereich der Keller „Höslekeller“ auf den Anwesen Höslekellerweg 4 und 6 in 88239 Wangen i.A. und „Mohrenkeller“ an der Ecke Ravensburger Straße / Bahnhofstraße in 88239 Wangen i.A.

## **V. Nebenbestimmungen**

Dem Vorhabenträger wird die Einhaltung der folgenden Nebenbestimmungen verbindlich auferlegt:

### **1. Immissionsschutz**

#### **1.1 Bauzeitlicher Lärm**

1.1.1 Der Vorhabenträger hat sicherzustellen, dass die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19.08.1970 (AVV-Baulärm) beachtet wird und dass die Baustelle so geplant, eingerichtet und betrieben wird, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm-, Staub- und Erschütterungsimmissionen nach dem Stand der Technik vermieden werden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

1.1.2 Der Vorhabenträger hat bereits über die Ausschreibung sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmen ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schall- und Erschütterungswirkung dem Stand der Technik entsprechen.

1.1.3 Der Einsatz der Maschinen und Geräte muss den Bestimmungen der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) entsprechen. Die Maschinen und Geräte müssen die garantierten Schalleistungspegel der Stufe II der Richtlinie 2000/14/EG einhalten. Der Vorhabenträger hat die für die Bauausführung beauftragten Firmen hierzu vertraglich zu verpflichten.

1.1.4 Die Bauarbeiten sind im Tagzeitraum auf den Zeitraum von 7 bis 20 Uhr mit einer maximalen Einwirkdauer von 8 Stunden für laute Baumaschinen beschränkt. Die Arbeiten erfolgen im Nachtzeitraum von 20 bis 7 Uhr mit einer Arbeitszeit von maximal 6 Stunden für laute Baumaschinen. Lärmintensive Bauarbeiten zur Nachtzeit sind auf das betrieblich unumgängliche Maß zu beschränken. Eine Verlegung der Arbeiten vom Nacht- in den Tageszeitraum ist soweit wie möglich vorzunehmen.

1.1.5 Der Vorhabenträger hat darauf hinzuwirken, dass, sofern es vom Bauablauf her möglich und sinnvoll ist, auf geräuscharme Bauverfahren zurückgegriffen wird.

1.1.6 Der Vorhabenträger hat baubegleitende Überwachungsmessungen, insbesondere während der lärmintensiven Baumaßnahmen, durchzuführen. Das

umfassende Monitoring dient der Ermittlung und der Dokumentation des durch die Baustelle verursachten Baulärms.

1.1.7 Der Vorhabenträger informiert die Anlieger rechtzeitig über die Bauablaufdaten, insbesondere den geplanten Beginn, die Dauer und das geplante Ende der Baumaßnahmen sowie die Durchführung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bautätigkeiten.

1.1.8 Der Vorhabenträger hat gegenüber dem vom Baulärm betroffenen Personenkreis eine Ansprechstelle zu benennen, an die sich die Betroffenen wenden können, wenn besondere Probleme im Zusammenhang mit Geräuschimmissionen auftreten.

1.1.9 Der Vorhabenträger hat den betroffenen Anwohnern von Immissionsorten mit einem Beurteilungspegel von mindestens oder mehr als 70 dB(A) tags bezogen auf Wohnräume bzw. von mindestens oder mehr als 60 dB(A) nachts bezogen auf Schlafräume für den Zeitraum der Beeinträchtigungen kostenfrei angemessenen Ersatzwohnraum anzubieten.

Der Vorhabenträger hat die in Abschnitt B., VIII., 1., 1.4., 1.4.4.2 dieses Beschlusses aufgezählten Anspruchsberechtigten schriftlich über ihre Ansprüche auf Ersatzwohnraum zur jeweiligen Bauphase zu informieren. Die Art und Dauer der Unterbringung ist jeweils mit den berechtigten Anwohnern zu vereinbaren. Soweit Anspruchsberechtigte und der Vorhabenträger keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Verfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

1.1.10 Den betroffenen Eigentümern und gewerblichen Mietern steht gegenüber dem Vorhabenträger ein Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld in folgenden Fällen zu:

Für Immissionsorte gemäß den detaillierten Baulärmprognosen nach vorstehender Ziffer 1.1.6 bezogen auf die Tage mit einem Beurteilungspegel

- von 67 dB(A) bis zu 70 dB(A) während des Tageszeitraumes für Wohnräume,
- von mehr als 67 dB(A) während des Tageszeitraumes bezogen auf Behandlungs-, und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume,
- von mehr als 72 dB(A) während des Tageszeitraumes bezogen auf Gewerberäume ohne Eigenlärm,

- von 57 dB(A) bis zu 60 dB(A) während des Nachtzeitraumes bezogen auf Schlafräume.

Der Anspruch entfällt jedoch für Tage bzw. Nächte, an denen Ersatzwohnraum in Anspruch genommen wurde. Die Höhe der Entschädigung ist mit den Betroffenen zu vereinbaren. Soweit die Anspruchsberechtigten und der Vorhabenträger über die Höhe der Entschädigung keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

Für darüber hinaus vorliegende Beeinträchtigungen im Hinblick auf Mietausfallschäden, welche kausal durch unzumutbaren Baulärm hervorgerufen werden, wird die Entschädigung dem Grund nach festgelegt.

1.1.11 Den Eigentümern des Gebäudes Buchweg 18 in 88239 Wangen i.A. ist aufgrund der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV die verbleibende Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs in Geld auszugleichen.

#### 1.1.12 Entschädigung Außenwohnbereich wegen Baulärm

Der Vorhabenträger ist verpflichtet, zur Ermittlung der in der Nachbarschaft zu erwartenden baubedingten Lärmimmissionen an Außenwohnbereichen (Garten, Terrasse, Balkone u. ä.) im Rahmen eines Lärmmonitorings an sog. Referenzmesspunkten die Lärmimmissionen zu erheben.

Der Vorhabenträger hat rechtzeitig vor Baubeginn ein hierfür geeignetes Monitoring-Konzept zu erarbeiten und der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

Den betroffenen Eigentümern und gewerblichen Mietern steht gegenüber dem Vorhabenträger ein Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld wegen unzumutbarer baubedingter Lärmbeeinträchtigungen für entsprechend dem Lärmmonitoring ermittelten Immissionsorten im Außenwohnbereich bezogen auf die Tage in den Monaten April bis September, an denen der Beurteilungspegel den jeweils nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm heranzuziehenden Immissionsrichtwert tagsüber überschreitet.

Für den Fall, dass ein Monitoring-Konzept nicht vorgelegt oder das Lärmmonitoring nicht durchgeführt wird, wird vorsorglich der Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld für die potentiell betroffenen Außenwohnbereiche aus den Unterlagen „Schalltechnische Untersuchung, Betroffenen Außenwohnbereiche Baulärm B32 – Außenwohnbereiche mit Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm am Tag“, „Schalltechnische Untersuchung, Betroffenen Außenwohnbereiche Baulärm B32 - Außenwohnbereiche mit Überschreitung 70 dB(A) am Tag“ und „Schalltechnische Untersuchung, Betroffenen Außenwohnbereiche Baulärm B32 – Übersichtskarte“ vom 10.02.2025 für die jeweilige Bauphase festgesetzt.

Der Anspruch entfällt jedoch für Tage, an denen Ersatzwohnraum in Anspruch genommen wurde. Die Höhe der Entschädigung ist mit den Betroffenen zu vereinbaren. Soweit die Anspruchsberechtigten und der Vorhabenträger über die Höhe der Entschädigung keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

1.2 Dem Vorhabenträger wird auferlegt, Maßnahmen zu ergreifen, um die Staubentwicklung während der Bauzeit so weit wie möglich zu reduzieren. Mehr als nur unwesentliche und ursächlich auf das Vorhaben zurückgehende Verschmutzungen und sonstige Verunreinigungen der anliegenden Hausfassaden sind durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden. Im Rahmen dieser Maßnahmen hat der Vorhabenträger den beauftragten Bauunternehmen im Falle von Erdarbeiten bei trockener Witterung eine Benässung des Arbeitsbereichs zur Staubbinding vorzugeben.

### 1.3 Erschütterungen

1.3.1 Bei der Durchführung des Vorhabens sind die Vorschriften der DIN 4150 Teil 2 (Erschütterungen im Bauwesen Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) sowie der DIN 4150 Teil 3 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf bauliche Anlagen) aktueller Stand, zu beachten und dementsprechend ggf. notwendige Maßnahmen zu ergreifen.

1.3.2 Der Vorhabenträger hat, soweit dies technisch möglich ist, erschütterungsarme Bauverfahren zu wählen (im Wesentlichen Bohren statt Rammen oder Rütteln). Die bauausführenden Firmen sind vertraglich dazu zu verpflichten, möglichst erschütterungsarme Bauverfahren zu verwenden.

1.3.3 Dem Vorhabenträger wird auferlegt, während der Herstellung der Bohrpfahlwand und der Ankerlagen bezüglich des Gebäudes Ravensburger Straße 36 Erschütterungsmessungen in Echtzeit durchführen zu lassen. Bei einer Überschreitung definierter Erschütterungsgrenzwerte erfolgt eine automatisierte Mitteilung über das Mobilfunknetz an den Einwender, eine verantwortliche Person der Baufirma sowie die örtliche Bauleitung des Vorhabenträgers.

## 2. Natur- und Artenschutz

2.1 Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, Planunterlage 19.1) aufgeführten landschaftspflegerischen Maßnahmen (LBP-Maßnahmen) sind nach Maßgabe der Maßnahmenblätter (Planunterlage 9.3) und der Maßnahmenpläne (Planunterlage 9.2) umzusetzen.

2.2 Der Vorhabenträger wird verpflichtet bei der Wiederherstellung der Fläche betreffend die LBP-Maßnahme Nr. 11 A eine autochtone, kräuterreiche Wiesenmischung zu verwenden.

2.3 Der Vorhabenträger wird verpflichtet im Rahmen der Durchführung der Ersatzmaßnahmen E13.1, E13.2 und E13.3 die einschlägigen zulässigen Bauzeitfenster zu berücksichtigen.

2.4 Der Vorhabenträger wird verpflichtet, ergänzend zu der LBP-Maßnahme 10.2 A<sub>CEF</sub> zusätzlich 3 Fledermausflachkästen für die entfallenden Quartiere des abzureißenden Gebäudes Ravensburger Straße 28 aufzuhängen.

Der Vorhabenträger wird verpflichtet, ergänzend zu der LBP-Maßnahme 10.4 V sicherzustellen, dass im Sinne einer fledermausfreundlichen Beleuchtung die Leuchtmittel eine maximale Oberflächentemperatur von 45 °C aufweisen.

2.5 Der Vorhabenträger wird verpflichtet, bei der Stadt Wangen i.A. darauf hinzuwirken, dass die Umleitungsstrecke „Fronwiesen“ während der Hauptwanderungszeit der Amphibien im Nachtzeitraum gesperrt wird. Die von der temporären Sperrung betroffenen Anlieger der Kleingartenanlage und die Gaststätte sind entsprechend rechtzeitig zu informieren. Hilfreich wird der Vorhabenträger dazu verpflichtet, nach Absprache mit der Unteren Naturschutzbehörde durch geeignete Schutzzäune das Überqueren des Weges durch Amphibien zu verhindern.

Der Vorhabenträger hat sicherzustellen, dass Baumaßnahmen entlang der Umleitungsstrecke „Fronwiesen“ (Aufschüttung/ Abgrabung etc.) nur außerhalb der Amphibienwanderzeit durchgeführt werden. Hinsichtlich des möglichen Bauzeitraums hat der Vorhabenträger Rücksprache mit der Unteren Naturschutzbehörde zu halten.

2.6 Bei der LBP-Maßnahme 13.2 E wird eine dauerhafte Unterhaltung festgelegt. Hinsichtlich der LBP-Maßnahmen 10.2<sub>CEF</sub>, 13.1 E und 13.3 E wird ein Pflege- und Unterhaltungszeitraum von 25 Jahren festgesetzt. Betreffend die LBP-Maßnahmen Maßnahme 1.2 A, 2 A, 3.2 A/G, 4.2 A/G, 5 A/G, 6.2 A/G und 7.2 A/G sowie Maßnahme 12 (betreffend eine ggf. erforderliche Nachpflanzung von Birken) wird eine Fertigungs- und Entwicklungspflege von 3 Jahren festgelegt. Soweit ein Unterhaltungszeitraum festgesetzt ist, beginnt dieser Zeitraum mit dem jeweiligen Abschluss der erstmaligen Herstellung des unterhaltungsbedürftigen Zustands bei den einzelnen LBP-Maßnahmen.

2.7 Die rechtliche Sicherung aller LBP-Maßnahmen erfolgt entsprechend der Angaben im Grunderwerbsverzeichnis (Planunterlage 10.2).

2.8 Umweltbaubegleitung, Monitoring, Erfolgskontrollen, Berichtspflichten

2.8.1 Der Vorhabenträger wird verpflichtet, die Einhaltung sämtlicher naturschutz- und artenschutzfachlicher Maßnahmen, insbesondere bereits die Bauarbeiten, durch eine Umweltbaubegleitung (UBB) sicherzustellen.

2.8.2 Der Vorhabenträger wird verpflichtet, die Ausführungsplanung mit der Unteren Naturschutzbehörde sowie mit der Unteren Wasserbehörde am Landratsamt

Ravensburg abzustimmen. Der Vorhabenträger hat insbesondere die Ausführungsplanung und die Umsetzung der Maßnahme 13.3 im Vorfeld mit der Unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Ravensburg abzustimmen sowie den Fischereiberechtigten hinzuzuziehen.

2.8.3 Der Vorhabenträger wird verpflichtet, ein Monitoring im Rahmen der speziellen Pflege- und Funktionskontrollen sowie bei dauerhaften Maßnahmen im Rahmen der Unterhaltungspflege (entsprechend den Maßnahmenblätter, Planunterlage 9.3) durchzuführen. Im Übrigen unterrichtet der Vorhabenträger die Planfeststellungsbehörde zu geeigneten Zeitpunkten über den Stand der Umsetzung der Vermeidungs-, Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen.

2.9 Dem Vorhabenträger wird gemäß § 2 Abs. 3 Satz 2 der Kompensationsverzeichnis-Verordnung (KompVzVO) vom 17. Februar 2011 (GBl. S. 79) auferlegt, jeweils für jede Kompensationsmaßnahme die Angaben nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 8 KompVzVO in das Kompensationsverzeichnis unter Verwendung der elektronischen Vordrucke nach § 5 KompVzVO einzutragen und die für die Eingabe erhaltene Ticket-Nummer der Planfeststellungsbehörde zu übermitteln. Die Dateneingabe und die Übermittlung der Ticket-Nummer haben spätestens einen Monat nach Bestandskraft dieses Planfeststellungsbeschlusses zu erfolgen.

### **3. Wasserrecht**

3.1 Der Vorhabenträger wird verpflichtet, bezüglich des in den Regenwasserkanal einzuleitenden Bauwassers zusätzlich die üblichen Vor-Ort-Parameter wie Geruch, Farbe / Trübung, pH-Wert, Sauerstoffkonzentration, elektrische Leitfähigkeit sowie ungelöste Stoffe (absetzbare/abfiltrierbare) zu kontrollieren.

3.2 Der Vorhabenträger wird verpflichtet die Umsetzung der Ersatzmaßnahmen E13.1, E13.2 und E13.3 in Abstimmung mit der Stadt Wangen i.A. als Ausbau- und Unterhaltungspflichtigen am Gewässer und mit der Zustimmung der betroffenen Angrenzer bzw. Grundstückseigentümer durchzuführen.

Weiterhin hat die Umsetzung der Ersatzmaßnahmen E13 mit einer Umweltbaubegleitung mit wasserbaulichen Fachkenntnissen zu erfolgen.

Bei der Umsetzung der Ersatzmaßnahmen E13 ist die Fischlaichzeit zu berücksichtigen sowie der Fischereiausübungsberechtigte rechtzeitig über die Umsetzung der Maßnahmen in Kenntnis zu setzen.

Hinsichtlich der Ersatzmaßnahme E13.3 haben die punktuellen Abgrabungen bzw. Uferanrisse am Schwarzenbach oberhalb der Mittelwasserlinie zu erfolgen.

### **4. Bodenschutz und Altlasten**

Der Vorhabenträger hat folgende Auflagen zu berücksichtigen:

#### 4.1 Auflagen zum Bodenschutz

- Bei der Bauausführung ist auf einen fachgerechten und schonenden Umgang mit dem Boden zu achten, entsprechend der Darstellung in der Broschüre „Bodenschutz beim Bauen“ (Flyer “Bodenschutz beim Bauen“ (rv.de)).
- Anfallender Bodenaushub ist entsprechend seiner Eignung im Sinne des Bundes-Bodenschutzgesetzes zu verwerten.
- Der Boden außerhalb des Baufeldes darf nicht mit Radfahrzeugen befahren werden.
- Bei allen Bodenarbeiten mit Oberboden (Humus) und kulturfähigem Unterboden sind die Vorgaben
  - der DIN 19731 „Verwertung von Bodenmaterial;
  - der DIN 18915 „Bodenarbeiten“,
  - der DIN 19639 „Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben“
  - von Heft 10 vom Mai 1999 „Erhaltung fruchtbaren und kulturfähigen Bodens bei Flächeninanspruchnahme“ vom Ministerium für Umwelt Baden-Württemberg einzuhalten.
- Bei der Bauausführung sind Oberboden, kulturfähiger Unterboden und unverwittertes Untergrundmaterial (C-Horizont) bei Ausbau, Transport und Lagerung und ggf. Wiederverwertung jeweils zu trennen.
- Bodenarbeiten sind nur bei geeigneter Witterung und gut abgetrocknetem, bröseligem Boden durchzuführen.
- Bei einer Zwischenlagerung von Bodenmaterial sind die Mieten nach DIN 19731 trapezförmig anzulegen, die Oberfläche der Mieten zu glätten und bei einer Lagerungsdauer von mehr als 3 Monaten mit stark wasserzehrenden, tiefwurzelnden Pflanzen zu begrünen. Die maximale Höhe von Oberbodenmieten darf 2 m, die von kulturfähigem Unterboden 3 m nicht übersteigen. Der Boden ist locker zu schütten. Ein Befahren der Mieten oder ihr Missbrauch als Lagerplatz sind nicht zulässig.
- Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen sind auszuweisen und abzugrenzen. Der Boden ist durch geeignete Maßnahmen vor Verdichtung zu schützen.
- Die Flächen außerhalb des Baufeldes sind als Tabuflächen abzugrenzen und dürfen nicht befahren werden.
- Maßnahmen zur Vermeidung und zur Beseitigung von Bodenverdichtungen inkl. Rückbau sind durchzuführen.
- Bei der Verwertung von Oberboden und kulturfähigem Unterboden sind diese entsprechend ihrer ursprünglichen Schichtung möglichst verdichtungsfrei wieder einzubauen.
- Ggf. anfallendes kontaminiertes oder verunreinigtes Bodenmaterial ist entsprechend den gesetzlichen Regelungen zu verwerten bzw. zu entsorgen.

#### 4.2 Fachbauleitung Altlasten

4.2.1 Der Vorhabenträger wird verpflichtet, eine Fachbauleitung Altlasten zu beauftragen, welche die gesamte Baumaßnahme bezüglich der Verwertung der anfallenden Aushubmassen und bezüglich der Bauwasserhaltung begleitet.

4.2.2 Die unter der Aufsicht des Fachbauleiters Altlasten durchgeführten Maßnahmen sind in Form eines Überwachungsberichtes zu dokumentieren und anschließend dem Landratsamt Ravensburg, Bau- und Umweltamt, vorzulegen.

4.3 Der Vorhabenträger wird verpflichtet, eine den Baumaßnahmen angemessene ingenieurgeologische Betreuung (inkl. der Ingenieurbauwerke) durchzuführen.

## **5. Beweissicherungsverfahren**

5.1 Dem Vorhabenträger wird auferlegt, an folgenden Gebäuden ein Beweissicherungsverfahren auf seine Kosten durchzuführen, um eventuelle Einflüsse der Baumaßnahme auf Gründung und Statik der Gebäude frühzeitig zu erkennen und Schäden zu vermeiden:

- Bahnhofstraße 48
- Bahnhofstraße 50
- Buchweg 14
- Buchweg 16
- Buchweg 18
- Buchweg 20
- Ravensburger Straße 12
- Ravensburger Straße 13
- Ravensburger Straße 36
- Hinderofenweg 11
- Hinderofenweg 13
- Karl-Hirnbein-Straße 2
- Praßbergstraße 7 (ergänzend zum Erläuterungsbericht, Planunterlage 1, bezogen auf die Mauer mit Hecke als Grundstücksabgrenzung sowie das Gebäude selbst)

5.2 Sofern im Zuge dieses Beweissicherungsverfahrens Schäden infolge der Baumaßnahmen des Vorhabenträgers festgestellt werden, sind diese auf Kosten des Vorhabenträgers zu beseitigen.

## **6. Ankeranlagen**

6.1 Der Entschädigungsanspruch für etwaigen Wertverlust des Eigentums infolge der Grunddienstbarkeit/Baulast für Ankeranlage wird dem Grunde nach zugesprochen. Die Höhe der Entschädigung richtet sich nach der Wertminderung, die das belastete Grundstück durch die Grunddienstbarkeit/Baulast erfährt.

6.2 Die Eigentümer der betroffenen Flurstücke Nr. 517, 517/1, 517/4, 517/2, 584/1, 518, 991, 166, 522, 522/5 und 168 sind bezüglich der Entschädigung vom Vorhabenträger zu kontaktieren.

#### **7. Einwander Nr. 1.04**

Der Vorhabenträger wird verpflichtet, den wahrscheinlichen Bereich der Lage der Erdwärmesonden so weit wie möglich auszusparen, so dass eine Beeinträchtigung dieser nach Möglichkeit vermieden werden kann.

#### **8. Denkmalschutz**

Der Vorhabenträger ist verpflichtet, umgehend einer Denkmalschutzbehörde oder der Gemeinde gem. § 20 DSchG anzuzeigen, sollten bei der Durchführung vorgesehener Erdarbeiten archäologische Funde oder Befunde entdeckt werden. Archäologische Funde (Steinwerkzeuge, Metallteile, Keramikreste, Knochen, etc.) oder Befunde (Gräber, Mauerreste, Brandschichten, auffällige Erdverfärbungen, etc.) sind bis zum Ablauf des vierten Werktages nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten, sofern nicht die Denkmalschutzbehörde mit einer Verkürzung der Frist einverstanden ist. Bei der Sicherung und Dokumentation archäologischer Substanz ist zumindest mit kurzfristigen Leerzeiten im Bauablauf zu rechnen. Ausführende Baufirmen sollten schriftlich in Kenntnis gesetzt werden.

### **VI. Entscheidung über die Einwendungen**

Die in diesem Verfahren vorgebrachten Einwendungen und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht mit dieser Entscheidung entsprochen wird oder sie sich nicht anderweitig erledigt haben. Sofern die Befassung mit den Einwendungen nicht unter Benennung der Einwander Nummer bzw. des personenbezogenen Sachverhalts oder des betroffenen Grundstücks erfolgt, wird das Vorbringen aus Gründen der Vereinfachung im thematischen Zusammenhang an entsprechender Stelle im Beschluss behandelt. Dies gilt insbesondere für Einwendungen, mit denen allgemeine Fragen zur Kreisverkehrslösung am Knotenpunkt B32/Zepplinstraße, Baulärmprognose sowie Entschädigungsfragen angesprochen worden sind.

### **VII. Hinweise**

Der Planfeststellungsbeschluss entfaltet eine enteignungsrechtliche Vorwirkung. Dies bedeutet, dass aufgrund dieses Planfeststellungsbeschlusses in dem hier festgestellten Umfang Eigentum auch enteignet werden kann. Für belastete oder abzugebende Grundstücksflächen ist grundsätzlich eine Entschädigung zu gewähren. 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.

## **VIII. Kostenentscheidung**

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

## **B. BEGRÜNDUNG**

In Ausübung seines Planfeststellungsermessens hat das Regierungspräsidium Tübingen als zuständige Planfeststellungsbehörde den vorliegenden Plan mit den aufgeführten Nebenbestimmungen und Zusagen festgestellt. Das Vorhaben ist im Hinblick auf die mit ihm verfolgten planerischen Zielsetzungen gerechtfertigt und steht in Einklang mit zwingendem, der Abwägung nicht zugänglichem Recht. Nach Abwägung sämtlicher öffentlicher und privater Belange untereinander und gegeneinander kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass das vom Vorhabenträger geplante Vorhaben der Beseitigung des Bahnüberganges im Zuge der B32 in Wangen i.A. verwirklicht werden kann.

## **I. Planungsgeschichte**

Bereits seit dem Jahr 1970 existieren in der Stadt Wangen i.A. Planungen zur Beseitigung des Bahnüberganges im Zuge der Bundesstraße B32.

Im Jahr 1999 begann die Stadt Wangen, eigene Überlegungen zur verkehrlichen Verbesserung der Verkehrssituation am Bahnübergang im Zuge der Bundesstraße B32 anzustellen. Das Ergebnis war die sog. „Kleine Tunnellösung“ mit einer Tunnelstrecke der Bundesstraße B32 von ca. 120 m Länge unter der Bahnlinie hindurch mit einer Überführung der Kreisstraße K8007 (Praßbergstraße). Die Verbindung der Bahnhofstraße mit der „alten“ Ravensburger Straße war über der Tunnelstrecke geplant. Die Anbindung der Zeppelinstraße erfolgte bei dieser Untersuchung plangleich durch Absenkung der Zeppelinstraße.

Anfang des Jahres 2000 erfolgten dann die Detailuntersuchung und die Planung der Unterfahrung der Bahnstrecke durch die Bundesstraße B32. Die ersten Vorplanungen sahen eine Variante 1 mit einer Tunnellänge von 105 und eine Variante 2 mit einer „Tunnellänge“ (Überdeckelung) von 40 m vor.

Weitere Untersuchungen führten wiederum zu einem Entwurf ohne Tunnellösung: Bei dieser Variante erfolgte die Führung der B32 in Tieflage mit beidseitigen Stützwänden und Brückenbauwerken zur Querung von Kreisstraße, Bahnlinie und Fronwiesen. Daraus entstand die Entwurfsplanung vom 19.12.2001. Diese wurde der Deutschen Bahn AG und der Straßenbauverwaltung vorgestellt und deren grundsätzliche Zustimmung erlangt. Der auf dieser Planung basierende Vorentwurf (Stand 27.02.2006) wurde Ende 2006 dem Innenministerium Baden-Württemberg (IM BW) zur Genehmigung vorgelegt.

Die Bürgerinitiative „Eine-Brücke-statt-drei“ unterbreitete im Jahr 2007 Vorschläge für weitere Planungsalternativen: Auf Basis der alternativen Trassenführung der Bürgerinitiative wurden zwei Varianten für plangleiche Einmündungen der Praßberg- und der Zeppelinstraße in die B32/Ravensburger Straße erarbeitet. Aufgrund des Vorstoßes der Bürgerinitiative wurde im weiteren Planungsverlauf der im Jahr 2006 beim IM BW eingereichte Vorentwurf zurückgezogen.

Eine weitere Planungsvariante mit einer gegenüber der Planung 2006 nach Westen abgerückten Lage der B32 wurde 2008 untersucht. Für diese Variante wurden Untervarianten mit und ohne Anbindung der Bahnhofstraße an die B32 und unterschiedliche Radwegführungen entwickelt.

Mit dem dann folgenden Erwerb des „Adler-Geländes“ und der Aufstellung des Bebauungsplanes „Ravensburger Vorstadt“ durch die Stadt Wangen ergaben sich neue Rahmenbedingungen für die Planung zur Beseitigung des Bahnübergangs in Wangen. Im Jahr 2010 wurde die Planung auf Basis des Vorentwurfs aus dem Jahr 2006 wiederaufgenommen.

Die maßgeblichen Änderungen im Vergleich zur damaligen Planung waren der Entfall der direkten Verbindung zwischen Bahnhofstraße und dem südöstlichen Abschnitt der Ravensburger Straße, die Verschiebung und „Verbreiterung“ des Bauwerks 3 als Verbindung zwischen Bahnhofstraße und Fronwiesen sowie die Führung der Geh- und Radwege über dieses Bauwerk. Der bahnseitige Gehweg im Verlauf des neu zu bauenden Teilstücks der Praßbergstraße musste aufgrund von Abstandsvorgaben der DB AG entfallen. Für die Einmündungen B32/Zeppelinstraße und B32/Gegenbaurstraße wurden auf Basis der Verkehrsuntersuchung Signalisierungen vorgesehen.

Aufgrund eines Vorschlages der neuen Bürgerinitiative „Radwege Bahn & B32“ wurde 2011 die frühzeitige Absenkung der B32 und das Abhängen des Hans-Schnitzer-Weges untersucht. Dieser Vorschlag wurde jedoch wegen der Mehrkosten, der größeren Eingriffe, der größeren Ausbaulänge und der nur geringfügigen Verbesserung der Längsneigung von 6,25 % auf 5,80 % bei der Bearbeitung des Entwurfes nicht weiter berücksichtigt.

Der aktualisierte Vorentwurf wurde dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg (VM) 2015 vorgelegt. Nach dem Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung zwischen DB AG, Straßenbauverwaltung und der Stadt Wangen konnte der Entwurf 2017 genehmigt werden. Der Gesehenvermerk durch das damalige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wurde Mitte 2019 erteilt.

Diese genehmigte Planung bildet die Basis für den vorliegenden Feststellungsentwurf.

## II. Planfeststellungsverfahren

Mit Schreiben vom 28.06.2021 beantragte die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Straßenbauverwaltung des Landes Baden-Württemberg, bei Referat 24 des Regierungspräsidiums Tübingen die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens. Die vollständigen Planunterlagen wurden der Planfeststellungsbehörde seitens des Vorhabenträgers am 25.07.2023 zur Verfügung gestellt.

Mit Schreiben vom 06.09.2023 erfolgte die Anhörung der Träger öffentlicher Belange sowie die Beteiligung der anerkannten Naturschutzverbände. Sie erhielten jeweils Gelegenheit, bis zum 26.10.2023 eine Stellungnahme zum Vorhaben abzugeben. Die ortsübliche Bekanntmachung der Planauslegung erfolgte durch ortsübliche Bekanntmachung am 06.09.2023 auf der Internetseite der Stadt Wangen i.A. Die Planunterlagen lagen vom 13.09.2023 bis einschließlich 12.10.2023 im Rathaus der Stadt Wangen i.A. zur allgemeinen Einsichtnahme während der Dienststunden aus. Die nicht ortsansässigen Betroffenen wurden durch die Stadt Wangen über die öffentliche Auslegung benachrichtigt.

Es wurde Gelegenheit gegeben, bis einschließlich 26.10.2023 Einwendungen gegen den Plan zu erheben. Es sind 69 Einwendungen eingegangen.

Aufgrund der Einwendungen wurden die Planunterlagen überarbeitet bzw. ergänzt. Im Hinblick auf diese Änderungen erfolgte eine zweite öffentliche Auslegung der geänderten Planunterlagen. Infolge der seitens der Einwender geforderten Umplanung des Knotenpunktes B32/Zepelinstraße zu einem Kreisverkehrsplatz wurden folgende Planunterlagen geändert: Erläuterungsbericht (Planunterlage U1), Lagepläne (Planunterlage U5), Höhenpläne (Planunterlage U6), Grunderwerbsplan- und Verzeichnis, Straßenquerschnitte (Planunterlage 14), Schalltechnische Untersuchung Straße (Planunterlage 17.1), Luftschadstoffgutachten (Planunterlage 17.4).

Als neu erstellte Planunterlagen wurden zudem der Fachbeitrag Klima (Planunterlage 17.5) sowie die ergänzende Verkehrserhebung in den Fronwiesen (Planunterlage 21.2) ausgelegt.

Überdies wurden die Planunterlagen 16.1 (Bauzeitliche Verkehrsführung), 16.2 (Umleitungen), 9.2 (Maßnahmenpläne), 9.3 (Maßnahmenblätter), 19.1 (Landschaftspflegerischer Begleitplan) sowie 21.1 (Verkehrsuntersuchung) geändert.

Die ortsübliche Bekanntmachung der zweiten Auslegung erfolgte am 11.10.2024 in der Schwäbischen Zeitung sowie durch ortsübliche Bekanntmachung am 11.10.2024 auf der Internetseite der Stadt Wangen.

Die Planunterlagen lagen vom 14.10.2024 bis einschließlich 13.11.2024 auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde aus. Aufgrund der Änderung des maßgeblichen Verfahrensrechts im Bundesfernstraßengesetz erfolgte die Auslage

ausschließlich im Internet. Als weitere Erleichterung wurden die Planunterlagen bei der Stadt Wangen hinterlegt und lagen zur allgemeinen Einsicht während der Dienststunden aus. Es wurde Gelegenheit gegeben, bis zum 27.11.2024 Einwendungen zu erheben. Die Stadt Wangen hat die 11 nicht ortsansässigen Betroffenen über die zweite öffentliche Auslegung der Planunterlagen informiert.

Insgesamt sind auf die 2. öffentliche Auslegung von 4 Einwendern Einwendungen eingegangen.

Die Träger öffentlicher Belange und anerkannten Naturschutzverbänden wurden am 10.10.2024 beteiligt. Ihnen wurde bis zum 27.11.2024 Gelegenheit gegeben, sich zu den Planänderungen zu äußern.

Mit Schreiben vom 28.01.2025 wurden die Einwender schriftlich darüber informiert, dass eine Erörterung der Einwendungen in Einzelerörterungen vorgesehen sei und es wurde um Rückmeldung gebeten, ob hiervon Gebrauch gemacht werden wolle. Am 12.03.2025 wurde mit den Einwendern, die eine Einzelerörterung gefordert haben, deren Einwendungen im Rathaus in Wangen i.A. erörtert.

Die Träger öffentlicher Belange teilten mit, dass kein Erörterungsbedarf bestehe.

### **III. Planungsgegenstand**

Das Vorhaben umfasst im Wesentlichen die Beseitigung des Bahnübergangs in der Großen Kreisstadt Wangen i.A. im Zuge der Bundesstraße B32 Ravensburger Straße/Buchweg und der Bahnstrecke 4560 von Kißlegg nach Hergatz. Der Bahnübergang wird durch die Überführung der Bahnlinie über die tiefer zu legende Bundesstraße ersetzt. Der Bahnübergang befindet sich ca. 400 m nördlich der Innenstadt der Stadt Wangen in Bahnkilometer 13,038.

In die Bundesstraße B32 münden sechs untergeordnete Straßen plangleich. Dabei handeln es sich um den Hans-Schnitzer-Weg, die Zeppelinstraße, Praßbergstraße (K8007), Fronwiesen, Bahnhofstraße und die Ravensburger Straße. Es ist vorliegend geplant, dass anstelle dieser sechs Einmündungen nur noch die plangleichen Einmündungen des Hans-Schnitzer-Weges sowie der Zeppelinstraße erhalten bleiben. Der Knotenpunkt B32/Zeppelinstraße wird entgegen der ursprünglichen Planung nicht mit einer Lichtsignalanlage (Ampel) ausgestattet, sondern als Kreisverkehrsplatz ausgestaltet.

Die Praßbergstraße (K8007) wird über die tieferzulegende B32 überführt und schließt über den neu zu bauenden Abschnitt der Praßbergstraße an die Zeppelinstraße an und kann somit an die B32 anschließen (vgl. Lageplan B32, Planunterlage 5.1). Die Einmündungen der Bahnhofstraße, der Fronwiesen sowie der südlichen Ravensburger Straße an die B32 werden geschlossen, die Erschließung des Gebiets „Ravensburger Vorstadt“ erfolgt über die Gegenbaurstraße. Der Anschluss der Fronwiesen erfolgt

zukünftig über das Brückenbauwerk 3 - „Breite Fronwiesenbrücke“. Über diese Verbindung kann auch das Naherholungsgebiet „Buch“ erreicht werden.

## 1. Beschreibung der Teilmaßnahmen

Die Planfeststellung umfasst somit folgende Maßnahmen und notwendige Folgemaßnahmen:

- Die Tieferlegung der Bundesstraße B32 Ravensburger Straße/Buchweg, beginnend ab der Einmündung des Hans-Schnitzer-Weges bis ca. 50 m vor der Einmündung der Gegenbaurstraße,
- die Überführung der Bahnstrecke Kißlegg – Hergatz über die tiefer gelegte B32 (Eisenbahnüberführung),
- die Absenkung der Einmündung der Zeppelinstraße,
- die Überführung der Kreisstraße K8007 (Praßbergstraße) über die tiefer gelegte B32,
- die bahnparallele Weiterführung der Praßbergstraße auf einer Länge von ca. 170 m sowie die Anbindung der Praßbergstraße an die Zeppelinstraße,
- die höhenmäßige Anpassung der Praßbergstraße, der Zeppelinstraße, des Hans-Schnitzer-Weges, des Hinderofenwegs und der Fronwiesen an die Planung,
- die Abhängung der Bahnhofstraße und der Fronwiesenanbindung von der B32
- der Bau einer ca. 40 m breiten Brücke über die tiefer gelegte B32 als Verbindung zwischen der Vorstadt und Naherholungsgebiet „Buch“ sowie zur Anbindung der Kleingartenanlage „Fronwiesen“ (Straßenüberführung),
- der Bau einer an die Planung angepasste Fuß- und Radwegführung;
- die Auflassung der bisherigen nicht barrierefreien Fußgängerunterführung zwischen der Praßbergstraße und Fronwiesen,
- die bauzeitliche Verkehrsführung mit Ersatzbahnübergang für die B32

Die notwendigen Folgemaßnahmen werden gem. § 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG mit planfestgestellt.

## 2. Technische Planung

### 2.1 Straßenbauliche Beschreibung

Die Ausbaulängen betragen insgesamt 1.110 m. Die Gesamtlänge setzt sich aus den folgenden Einzelausbaulängen zusammen:

- B32 B+000 - B+440 = 440 m
- K8007 K+000 - K+350 = 350 m
- Zeppelinstraße Z+060 - Z+160 = 100 m
- Zeppelinstraße Z+212 - Z+281 = 69 m
- Hans-Schnitzer-Weg = 15 m
- Hinderofenweg = 23 m
- Fronwiesen = 113 m

Die Festlegung der Straßenquerschnitte erfolgt in Anlehnung an die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und unter Berücksichtigung der vorhandenen Fahrbahnbreiten. Die erforderlichen Haltesichtweiten gemäß der RASt 06 werden in beiden Fahrtrichtungen auf dem gesamten Streckenabschnitt eingehalten:

- **Bundesstraße B32**  
Für den tiefer zu legenden Bereich der B32 findet Berücksichtigung, dass es sich um eine Ortsdurchfahrt mit sehr hohem werktäglichen Verkehrsaufkommen von bis zu 20.000 Kfz/24h und einem Schwerverkehrsaufkommen von bis zu 800 SV/24h handelt (vgl. Unterlage 21, Verkehrsuntersuchung, Abb. 3.1: Bezugsfall 2015). In Anlehnung an die derzeitige Fahrbahnbreite von 7,50 m im Bereich des Buchweges wird auch für den künftig tiefer liegenden Bereich der B32 eine Fahrbahnbreite von 7,50 m gewählt.
- **Praßbergstraße (K8007)**  
Der Straßenquerschnitt der Praßbergstraße beträgt 6,50 m.
- **Gemeindestraßen**  
Die aufgrund des Vorhabens anzupassenden Straßen Zeppelinstraße, Hans-Schnitzer-Weg, Bahnhofstraße sowie Fronwiesen werden entsprechend der vorhandenen Breiten wiederausgebaut.

Hinsichtlich des Trassenverlaufs der verschiedenen Straßen ist vorgesehen, dass die Verknüpfung der B32 mit dem bestehenden Straßennetz grundsätzlich bestehen bleibt. Es entfallen jedoch die bisher bestehenden direkten Anbindungen der Kreisstraße K 8007 (Praßbergstraße), der Bahnhofstraße sowie des Anschlusses der Fronwiesen an die B32. Hierzu nähere Ausführungen:

- **Bundesstraße B32**

Die B32 wird auf einer Länge von ca. 440 m verlegt und um bis zu 6,3 m gegenüber dem heutigen Gradientenverlauf abgesenkt. Die maximale Neigung beträgt dann 6,5 % auf einer Länge von ca. 110 m.

- **Zeppelinstraße**

Die Zeppelinstraße wird im Absenkungsbereich an die B32 mit einem maximalen Gefälle von 4% (zwischen der Karl-Hirnbein-Straße und dem Einmündungsbereich in die B32) angeschlossen.

- **Praßbergstraße (K8007)**

Es entfällt die bisher bestehende direkte Anbindung der Praßbergstraße an die B32. Die Praßbergstraße wird mittels einer Straßenüberführung (Brückenbauwerk 1 - „Praßbergbrücke“) über die tiefer gelegte B32 geführt, parallel zur Bahnlinie verlängert und nach ca. 160 m in einer Rechtskurve zur Zeppelinstraße geführt.

- **Bahnhofstraße**

Durch die Tieferlegung der B32 ist eine direkte Anbindung der Bahnhofstraße an die B32 nicht mehr möglich. Die erforderliche Verkehrsanbindung erfolgt dergestalt, dass der nördliche Teil der Bahnhofstraße in die Gegenbaurstraße mündet, über die die B32 erreicht wird. Die Bahnhofstraße und der Anschluss Fronwiesen werden über das Brückenbauwerk 3 („Breite Fronwiesenbrücke“) miteinander verbunden. Diese neuen Verkehrsbeziehungen sind Bestandteil des Bebauungsplans „Ravensburger Vorstadt“ der Stadt Wangen.

- **Fronwiesen**

Die Verbindung zwischen dem Quartier „Ravensburger Vorstadt“ und dem Freizeitgebiet „Buch“ bzw. der Kleingartensiedlung „Fronwiesen“ erfolgt über das Brückenbauwerk 3 „Breite Fronwiesenbrücke“.

## 2.2 Zwangspunkte

Als Zwangspunkte stellen sich im Wesentlichen die an die B32 anschließenden Straßen sowie die Randbebauung dar. Ebenfalls als Zwangspunkt zu berücksichtigen war die Höhenlage der Bahnlinie Kißlegg-Hergatz, das Überführungsbauwerk Praßbergstraße über die B32 sowie das Überführungsbauwerk Fronwiesen.

## 2.3 Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Die Entwurfsgeschwindigkeit wird für den gesamten Straßenabschnitt auf 50 km/h festgelegt, da das Vorhaben ausschließlich im innerstädtischen Bereich liegt.

Als Regelquerschnitt erhält die durchgehende Fahrbahn der B32 eine Breite von 7,50 m, die Fahrbahnbreite der durchgehenden Fahrstreifen beträgt 3,75 m.

Hinsichtlich der Neigungen der B32 ist geplant, dass die Längsneigung zwischen 0,8 % und maximal 6,9% (im Überleitungsbereich zum Bestand, vgl. Planunterlage 6.1) aufweist, die Querneigung entlang der B32 beläuft sich zwischen 0,0% (im Verwindungsbereich) und 3,18%, regulär 2,50 %, in der Zeppelinstraße am Kreisverkehrsast bis 5,47%.

## **2.4 Knotenpunkte**

Der Knotenpunkt Zeppelinstraße / B32 wird als Kreisverkehrsplatz gestaltet.

Der Knotenpunkt Zeppelinstraße / Praßbergstraße erfolgt durch eine Einmündung ohne Lichtsignalanlage. Die Praßbergstraße und das gegenüberliegende Grundstück werden über Linksabbiegestreifen angeschlossen.

Der Knotenpunkt B32 / Gegenbaurstraße liegt außerhalb des Vorhabenbereichs.

Der bisherige Knotenpunkt B32 / Bahnhofstraße / Fronwiesen entfällt aufgrund des Höhenunterschieds.

## **2.5 Führung des Rad- und Fußgängerverkehrs**

### **2.5.1 Darstellung Verkehrsführung**

Teil der Planungen ist es, den Geh- und Radverkehr von der Zeppelinstraße bis zum Beginn der Bebauung im Buchweg getrennt vom motorisierten Verkehr zu führen. Für Fußgänger und Radfahrer werden jeweils beidseitig der B32 getrennte Verkehrsflächen ausgewiesen. Durch eine eigene, von der Fahrbahn abgesetzte oder geschützt auf der Fahrbahn geführte, durchgängige Führung für Fußgänger und Radfahrer wird die Sicherheit für diese Verkehrsteilnehmer maßgeblich erhöht.

Bei der Einmündung der Zeppelinstraße kann die B32 aufgrund von Fußgängerüberwegen sicher überquert werden. Im Bereich der Einmündung der Praßbergstraße in die Zeppelinstraße sind Querungshilfen für Fußgänger vorgesehen.

Die parallel zur B32 geführten Radwege erhalten eine Breite zwischen 1,60 m und 2,00 m und im Begegnungsverkehr eine Breite zwischen 2,00 m und 3,00 m. Die Gehwege haben jeweils eine Breite zwischen 1,50 m und 2,50 m.

Vom östlichen Gehweg entlang der B32 führt zwischen den Bauwerken 1 – „Praßbergbrücke“ und Bauwerk 2 - „Eisenbahnüberführung“ eine Fußgängerrampe zur Praßbergstraße.

Entlang des neu zu bauenden Abschnitts der Praßbergstraße wird ein Gehweg einseitig auf der bahnabgewandten Seite mit einer Breite von 2,50 m angelegt. Bahnseitig ist die Anlage eines Gehweges aufgrund der erforderlichen Abstände zur künftig elektrifizierten Bahnstrecke nicht möglich.

Über das Brückenbauwerk 3 - „Breite Fronwiesenbrücke“ ist eine sichere Quermöglichkeit über die B32 möglich.

Radfahrer von der Innenstadt kommend in Richtung Stadtteil Waltersbühl werden über den Hans-Schnitzer-Weg geführt. Fußgänger und Radfahrer aus Richtung Ravensburg zur Praßbergstraße bzw. von der Praßbergstraße in Richtung Innenstadt kommend werden über eine Rampe geführt.

Die bestehende Fußgängerunterführung unter der Bahn an der Praßbergstraße bei Station K+320 wird geschlossen. Die Anbindung erfolgt stattdessen über die Rampe an der Praßbergstraße.

Für die detaillierte Darstellung der Führung der Geh- und Radwege wird auf Planunterlage 5.1 (Lageplan) verwiesen.

## **2.5.2 Stellungnahmen und Einwendungen**

2.5.2.1 Bezüglich des geplanten Kreisverkehrs hat das Straßenamt des Landratsamtes Ravensburg sich dahingehend geäußert, dass für den in Fahrtrichtung Ravensburg bergauf und ggf. langsam wie auch unsicher fahrenden, schwachen Radverkehrsteilnehmer im Bereich des Kreisverkehrs die Möglichkeit bestehen sollte den 2,50 m breiten Gehweg auch für den Radverkehr zu nutzen. Hierbei sollte nach dem Kreisverkehr eine geeignete und sichere Ausleitung auf den Schutzstreifen vorgesehen werden.

Der Vorhabenträger hat hierzu erwidert, dass der Entwurf des Kreisverkehrs mit der Verkehrskommission bestehend aus der Polizei, der Unteren Verkehrsbehörde sowie der Straßenbaubehörde vorgestellt worden sei. Dabei sei vorgeschlagen worden, den Gehweg wie nun vorgeschlagen mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ zu beschildern. Im Rahmen des Termins sei dann letztlich festgelegt worden, eine Regelung hierüber der späteren verkehrsrechtlichen Anordnung der Unteren Verkehrsbehörde vorzubehalten. Die Einplanung einer baulichen Überleitung vom Gehweg auf den Radfahrerschutzstreifen würde insofern die verkehrsrechtliche Anordnung des Zusatzes „Radfahrer frei“ faktisch vorwegnehmen.

Aus Sicht des Vorhabenträgers sei jedoch eine direkte Überleitung auf die Fahrbahn aber auch bei einer späteren Anordnung des Zusatzes „Radfahrer frei“ nicht erforderlich, denn der Gehweg weise eine durchgängige Breite von 2,50 m bis zum Hans-Schnitzer-Weg auf. Dort sei ohnehin für die Fußgänger eine Bordsteinabsenkung vorgesehen. Diese könne vom Radverkehr genutzt werden, um über die Einmündung des Hans-Schnitzer-Weges auf die B32 zu gelangen. Dieser Beurteilung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Weiterhin wurde vorgebracht, dass als sehr kritisch und ggf. ungünstig gesehen werde, dass Radfahrer nicht auf der Ravensburger Straße straßenbegleitend fahren könnten. Stattdessen müsse der Radfahrer eine deutliche Steigung fahren, bis er auf Höhe der

Bahnhofstraße sei und anschließend ein Gefälle nach unten fahren. Dies führe bei Radfahrer zu massiven Akzeptanzproblemen. Insbesondere in Fahrtrichtung Süden werde es viele Radfahrer geben, die dann verbotswidrig auf der Fahrbahn bleiben, um „den Schwung mitzunehmen“.

Der Vorhabenträger entgegnet, dass die Führung des Radverkehrs eng mit der Stadt Wangen i.A. abgestimmt worden sei. Ausschlaggebend für die gewählte Radverkehrsführung sei die bessere Anbindung an den Bahnhof sowie in der Folge über die Bahnhofstraße an die Innenstadt und das Kreis-Berufsschulzentrum. Eine attraktive Schaffung der Radverkehrsbeziehung Ravensburger Str. – Bahnhofstraße entspreche auch dem Zielnetz des RadNETZ BW.

Soweit die Träger öffentlicher Belange vorgetragen haben, dass eine Bevorrechtigung der Radfahrer über die Bahnhofstraße/Fronwiesen nicht möglich sei und die im Plan eingezeichnete Radfahrerturt daher zu entfernen sei, ist der Vorhabenträger der Forderung nachgekommen und hat die eingezeichnete Radfahrerturt entfernt. Die endgültige Markierung werde erst im Zuge der Ausführungsplanung vom Vorhabenträger mit der Unteren Verkehrsbehörde abgestimmt und von dieser verkehrsrechtlich angeordnet.

Soweit gefordert wurde, für die Radfahrer eine zusätzliche, straßenbegleitende Führung unter der Fronwiesenbrücke zu schaffen, entgegnet der Vorhabenträger hierzu, dass eine zusätzliche Führung des Radverkehrs unter der Fronwiesenbrücke aus Platzgründen nicht möglich sei. Demnach wäre für eine ergänzende Radverkehrsführung entlang der B32 eine zusätzliche Breite von 3,20 m erforderlich (2 x 1,60 m). Dies erfordere eine mindestens ebenso umfangreiche Vergrößerung der lichten Weite des Brückenbauwerks. In der Folge wären deutlich umfangreichere Eingriffe in den „Buch“ erforderlich, die aus naturschutzfachlichen Gründen ausscheiden. Eine zusätzliche Radverkehrsführung entspräche darüber hinaus einer doppelten Radverkehrsführung parallel zur B32. Dies widerspräche dem Haushaltsgrundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit.

Von Einwanderseite kritisiert wurde zudem die Breite des Radfahrerschutzstreifens: Diese sei mit lediglich 1,45 m zu schmal, es müssten mindestens 1,85 m sein. Die Richtlinienkonforme Mindestbreite sei daher teilweise unterschritten. Neben den in der Abwägung herangezogenen „Musterlösungen für Radverkehr BW“ sei für den Neubau von Straßen in grundsätzlicher Weise auch die RAS06 einschlägig. Laut dem Ad-hoc-Arbeitspapier der RAS06 werde das Mindestmaß von Schutzstreifen auf 1,50 m und das Mindestmaß für Radwege im Basisstandard auf 2,00 m festgelegt. Bei einer neuen und groß angelegten Planung sollten Mindeststandards soweit irgendwie möglich berücksichtigt werden und Anwendung finden.

Soweit die Breite der geplanten Geh- und Radfahrerschutzstreifen kritisiert wurde, entgegnet der Vorhabenträger hierzu, dass ausschließlich Radfahrerschutzstreifen vorgesehen seien, deren Mindestmaß von 1,25 m Breite mit 1,45 m Breite durchweg

überschritten werde. Sowohl die Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg als auch die RASt 06 bildeten die Grundlage für die Planung der Radverkehrsanlagen. Das in der Stellungnahme genannte Ad-hoc-Arbeitspapier aus dem Jahr 2024 sei bislang nicht zur Anwendung in Baden-Württemberg eingeführt worden. Im Übrigen seien die geringen Abweichungen der Breiten der Radfahrerschutzstreifen von der Zielbreite von mindestens 1,50 m der beengten innerstädtischen Lage geschuldet. Grundsätzlich werde die Einschätzung in der Stellungnahme geteilt, bei vorhandenen ausreichenden Platzverhältnissen eine Breite von mindestens 1,50 m für Radfahrerschutzstreifen anzustreben. Im vorliegenden Fall wurde aus Sicht des Vorhabenträgers eine bestmögliche Führung des Radverkehrs unter den gegebenen Randbedingungen erarbeitet. Im Übrigen handele es sich bei der Bahnübergangsbeseitigung nicht um eine Neubau-, sondern eine Umbaumaßnahme der bestehenden B32.

Soweit darauf hingewiesen wurde, dass nach der VwV-StVO baulich angelegte Radwege möglichst 2 m Breite aufweisen sollten und geprüft werden solle, ob eine Verbreiterung möglich sei, erwidert der Vorhabenträger, dass eine Verbreiterung aufgrund der beengten innerstädtischen Lage ausscheide. Gemäß Musterlösungen für Radverkehr BW sei eine Breite von 1,60 m bei Einrichtungsradverkehr zulässig.

Weiterhin wird moniert, dass ebenso teilweise Gehwege lediglich mit 1,50 m Breite vorgesehen seien. Um den heutigen Nutzungsansprüchen gerecht zu werden und auch gemäß der RASt06, Ziffer 4.7, Bild 20, sollten Gehwege mindestens 1,80 m Breite aufweisen. Auch hier sollte daher eine Verbreiterung geprüft werden.

Der Vorhabenträger entgegnet, dass auch hier aufgrund der innerstädtischen Lage und der in diesem Zusammenhang stehenden zahlreichen Zwangspunkte (vorhandene Bebauung, beengte Verhältnisse, Ausführung der Bauwerke) keine Verbreiterung der Gehwege möglich sei.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Argumentation des Vorhabenträgers im Hinblick auf die innerstädtische Lage des Vorhabens und den damit verbundenen beengten Platzverhältnissen an.

Auf die Empfehlung, die Geh- und Radwegsituation mit dem örtlich zuständigen Behindertenbeauftragten abzustimmen, teilt der Vorhabenträger mit, dass die Geh- und Radwegführung eng mit der Stadt Wangen abgestimmt worden sei und die Abstimmungen mit den betreffenden Stellen innerhalb der Stadtverwaltung von städtischer Seite stattgefunden haben.

2.5.2.2 Der Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Ravensburg e.V. weist darauf hin, dass die vorgesehene Planung mindestens in den Hauptverbindungen zufriedenstellende Führungen für Fuß- und Radverkehr vorsehe. Diese würden aber im Verlauf der Ravensburger Straße Nord, der ostseitigen Fußgängerverbindung zur Praßbergstraße und der Rampen zur Buch-Brücke teilweise bereits die Grenzen der

Steigungsparameter für eine vollständige Barrierefreiheit überschreiten. Eine weitere Verschlechterung sei hier zu vermeiden.

Der Vorhabenträger entgegnet, dass eine weitere Verschlechterung der Längsneigungen nicht vorgesehen sei.

Vorgebracht wurde zudem, dass der bisherige Bahnübergang gleichzeitig eine wichtige Route im innerstädtischen Rad- wie auch Fußwegenetz darstelle. Dies müsse auch während der langen Bauzeit Berücksichtigung finden. Speziell der Fußverkehr sei sehr umwegempfindlich. Genauso wie mit hohem Aufwand eine provisorische Bahnübergangslösung geschaffen werden, müsse es selbstverständlich sein, während der Baumaßnahme umwegreduzierende Lösungen für Fußgänger zu schaffen.

Der Vorhabenträger entgegnet, dass die Planungen umwegarme Lösungen für den Fußverkehr während der Bauzeit vorsehen. So könne die bestehende, parallel zur Bahnübergang befindliche Fußgängerunterführung genutzt werden, solange dies der Bauablauf sinnvoll zulasse. Weiterhin sei die Herstellung einer bauzeitlichen Querungshilfe über die Zeppelinstraße vorgesehen. Von dort aus werde der Fußverkehr zur bestehenden barrierefreien Bahnhofunterführung geführt.

Hinsichtlich des bauzeitlichen Bahnübergangs wird gefordert, dass dieser auf der westlichen Seite mit einem Gehweg auszustatten sei. Ein Verweis auf die vorhandene Bahnsteigunterführung sei unzumutbar: Diese sei mit steilen Treppen ausgestattet und die zwar vorhandenen Aufzüge seien jedoch häufig außer Betrieb. Bereits wenn einer der beiden Aufzüge ausfalle bestehe keine zumutbare Möglichkeit mehr für ältere Menschen mit Gehbehinderung, für Menschen mit Kinderwagen und Mobilitätseingeschränkte die Bahnstufunterführung zu benutzen. Während der 3 Jahre Betriebserfahrung mit diesen Aufzügen könne man von mindestens einem Viertel der Zeit ausgehen, in der einer oder beide Aufzüge außer Betrieb seien. Wenn der bauzeitliche Bahnübergang westlich des heutigen Bahnüberganges nicht für den Fuß- und Radverkehr freigegeben werde, müsse auf der Ostseite, im Bereich der heutigen Treppenunterführung, ein provisorischer Bahnübergang für Fuß- und Radverkehr eingerichtet werden. In Zusammenhang mit einer maßvollen Herrichtung des Weges westlich des Schießstattweihers lasse sich so eine direkte und sichere Wegeführung Richtung Realschule und Innenstadt für die gesamte Bauzeit herstellen.

Erwidert wird seitens des Vorhabenträgers hierzu, dass eine Führung des Fußverkehrs über den bauzeitlichen Bahnübergang nicht möglich sei. Eine Führung des Fußverkehrs auf einem westlich der Baustraße hergestellten Gehweg bedinge eine sichere Quermöglichkeit der Baustraße für den Fußverkehr auf der östlichen Bahnseite, um in die Innenstadt zu gelangen. Einschlägige Bahnrichtlinien verbieten im Nahbereich zum bauzeitlichen Bahnübergang die Herstellung von Fußgängerüberwegen oder Fußgängerampeln, da diese die sichere Räumung des Bahnübergangs gefährden können. Allgemein sei eine umwegarme und barrierefreie

Querungsmöglichkeit im Bereich des Bahnhofs (Unterführung mit Personenaufzügen) gewährleistet. Für den Radverkehr sei eine Führung entweder mit dem motorisierten Verkehr auf der bauzeitlichen Führung der B32 über den bauzeitlichen Bahnübergang möglich oder aber über das nachgeordnete Straßennetz.

Zum Einwand in Bezug auf die eingeschränkte Verfügbarkeit der Aufzüge hat der Vorhabenträger die DB InfraGO AG um Stellungnahme gebeten. Die DB InfraGO AG hat hierzu mitgeteilt, dass sie ihre Aufzug-Infrastruktur mit einem Verfügbarkeitsziel von 97% zur Verfügung stellt und sie dieses Ziel mit ihren Dienstleistern im Wartungsvertrag Fördertechnik Aufzüge so vereinbart habe. Auch wenn die Entstör- oder Instandsetzungsdauer von Aufzügen einer Varianz unterliegt und durch eine Vielzahl von Einflussfaktoren (u.a. Ersatzteillieferzeiten etc.) bestimmt werde, sei die Behauptung des Verkehrsclubs, seit 2021 seien mindestens zu einem Viertel der Zeit, einer oder beide Aufzüge außer Betrieb gewesen, für die DB InfraGo AG nicht nachvollziehbar. Analysen würden zeigen, dass im Jahr 2023 die tatsächliche Verfügbarkeit jeder der beiden Aufzüge am Bahnhof Wangen mit 98%, bzw. 99% das angestrebte Verfügbarkeitsziel (97%) sogar übertroffen habe und die dort vorhandenen technischen Systeme stabil laufen.

Ein davon abweichender Eindruck kann entstehen, wenn technische Systeme zum Start noch Instabilitäten aufweisen. Diese Phase ist bei den Aufzügen am Bahnhof Wangen nachweislich überwunden. Für die zukünftige Störsituation der beiden Anlagen am Bahnhof Wangen ist eine exakte Prognose schwer möglich, es kann aber davon ausgegangen werden, dass sich, bei einem Lebenszyklus der Anlagen von ca. 20 Jahren, die Verfügbarkeitswerte in den nächsten Jahren, wie mit den Dienstleistern vertraglich vereinbart, auf dem aktuellen, hohen Stabilitätsniveau halten werden. Eine Barrierefreiheit sei damit nachweislich gegeben.

Hinsichtlich der vorhandenen Fußgängerunterführung am Bahnübergang, welche im Zuge der Baumaßnahme beseitigt wird, fordert der Verkehrsclub, dass die Unterführung solange es im Rahmen der Bauabläufe vertretbar ist benutzbar zu halten sei.

Der Vorhabenträger sagt diesbezüglich zu, die bestehende Fußgängerunterführung solange offenzuhalten, wie dies vom Bauablauf her sicher und sinnvoll möglich ist (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 4., 4.1 dieses Beschlusses).

Aus den vorgenannten Erwiderungen des Vorhabenträgers erachtet die Planfeststellungsbehörde zusätzliche Verkehrsführungen für Fußgänger und Radfahrer während der Bauzeit als nicht erforderlich.

2.5.2.3 Das Sachgebiet 2, Planung sowie Bau und Erhaltung von Kreisstraßen am Landratsamt Ravensburg, teilte in seiner Stellungnahme mit, dass das Radwegenetzkonzept des Landkreises Ravensburg betroffen sei.

Es weist darauf hin, dass von Norden nach Süden ein RadNetzBW Radweg über die Praßbergstraße führe. Angefragt wurde, wie aus Richtung Ravensburger Straße kommend auf diesen Radweg von der B32 aus gefahren werden könne und es solle geprüft werden, ob im Zuge des Vorhabens eine komfortablere und weniger umwegige Auf- und Abfahrtmöglichkeit hergestellt werden könne.

Der Vorhabenträger hat hierzu erläutert, dass man von der Ravensburger Straße aus kommend über den parallel zur B32 geführten Radweg in die Bahnhofstraße gelange. Die Praßbergstraße könne aus Richtung Ravensburger Straße ebenfalls über den parallel zur B32 geführten Radweg erreicht werden und führt über die „Praßbergbrücke“ direkt nach Norden. Vom Buchweg aus könne die Bahnhofstraße auf direktem Weg über die „Breite Fronwiesenbrücke“ erreicht werden, in Richtung Norden werde der Radverkehr vom Buchweg aus über den parallel zur B32 verlaufenden Radweg, den neuen Kreisverkehrsplatz und die neue „Praßbergbrücke“ geführt werden.

Die gewählte Führung des Radverkehrs sei eng mit der Stadt Wangen abgestimmt worden und stelle eine attraktive Radverkehrsbeziehung Ravensburger Straße – Bahnhofstraße bzw. Ravensburger Straße – Praßbergstraße dar.

2.5.2.4 Der Sachbereich Betriebsdienst des Landratsamtes Ravensburg wies in seiner Stellungnahme darauf hin, dass die geplanten Rad- und Gehwegführungen zum Teil eine hohe Steigungs-/Neigungsstrecken aufweisen, welche gegebenenfalls als kritisch anzusehen sein könnten.

Der Vorhabenträger erwidert, dass die Steigungen der Rad- und Gehwege so gering wie möglich geplant worden seien. Grundsätzlich sei ein Ziel der Planung, sämtliche Rad- und Fußverkehrsbeziehungen zwischen der Ravensburger Straße, der Zeppelinstraße, dem Fronwiesenweg und der Bahnhofstraße auch nach Beseitigung des Bahnübergangs aufrecht zu erhalten oder zu verbessern. Aufgrund der Tieferlegung der B32 im Bereich der Unterführung und der innerstädtischen Lage sei dies teilweise nur über Rampen möglich, welche zu erhöhten Steigungen führen.

Nach der Einschätzung der Planfeststellungsbehörde trifft zwar zu, dass es durch die Führung der Geh- und Radwege über die „Breite Fronwiesenbrücke“ zu hohen Längsneigungen der Wege kommt. Dies ist jedoch zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf die positiven Effekte (sicheres Überqueren, innerstädtische Vernetzung) hinzunehmen. Die Planfeststellungsbehörde ist davon überzeugt, dass die Einwände und Bedenken in ausreichendem Umfang vom Vorhabenträger berücksichtigt wurden.

## **2.6 Leitungen**

Für die Tieferlegung der Bundesstraße sind in erheblichem Umfang die Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen erforderlich. Die Leitungen der öffentlichen

Versorgung werden soweit erforderlich den neuen Verhältnissen angepasst, gesichert oder verlegt.

## **2.7 Brückenbauwerke und Stützwände**

### **2.7.1 Brückenbauwerke**

In der Planung ist die Errichtung dreier Brückenbauwerke vorgesehen:

- Bauwerk 1: Überführung der K8007 - „Praßbergbrücke“  
Diese Straßenüberführung in Bau-Kilometer 0+246 überführt die Praßbergstraße (K8007) mittels eines Brückenbauwerks über die tieferzulegende B32. Dies dient der Verbindung der Praßbergstraße mit dem ehemaligen Gelände der früheren Württembergischen landwirtschaftlichen Zentralgenossenschaft („WLZ-Gelände“) (vgl. Planunterlage 15.1). Die Praßbergbrücke wird als Dreifeldbrücke und Ortbetonbrücke hergestellt.
- Bauwerk 2: Überführung der Eisenbahnlinie - „Eisenbahnüberführung“  
Dieses Brückenbauwerk in Bau-Kilometer 0+263 dient der Überführung der Bahnstrecke über die tieferzulegende B32 (vgl. Planunterlage 15.2) und wird als Dreifeldbrücke hergestellt.
- Bauwerk 3: Überführung Anschluss Fronwiesen - „Breite Fronwiesenbrücke“  
Dieses Überführungsbauwerk von Bau-Kilometer 0+290 bis 0+330 über die tieferzulegende B32 dient als Verbindung zwischen der von der B32 abgehängten Bahnhofstraße und der Anbindung der Fronwiesen. Aus städtebaulichen Gründen wird das Brückenbauwerk mit einer „Breite“ von 40 m ausgeführt und ist somit platzartig konzipiert (vgl. Planunterlage 15.3). Dies erfolgt aus dem Grund, die aus der Tieferlegung der B32 resultierende Trennwirkung zwischen der „Ravensburger Vorstadt“ und dem Freizeitgebiet „Buch“ zu minimieren. Die Brücke wird als Einfeldbrücke und als Ortbetonbrücke hergestellt.

### **2.7.2 Stützwände und Ankeranlagen**

Weiterhin werden beidseitig der B32 sowie entlang der Geh- und Radwege Stützwände erforderlich. Insgesamt werden 13 Stützwände errichtet. Die detaillierten Darstellungen der Stützwände sind Planunterlage 1, Seite 48 / Tabelle 3 sowie der Planunterlage 15.4 (Stützwände) und 15.5 (Ankerlagen Stützwände) zu entnehmen.

Die Stützwände zwischen der B32 und den höher liegenden, längslaufenden Geh- und Radwege sind als Winkelstützmauern und einer Sichtschalung mit rauen Brettern vorgesehen. Analog zu den Brückenbauwerken erfolgt die Einbindung in die städtebauliche Umgebung. Die Einschnitte entlang der Gehwege werden über Gabionenmauern abgefangen. Bei größeren Einschnitten erfolgt die Abfangung über Bohrpfehlwände, die durch verfüllbare Gitterkörbe vorgehängt werden sollen. Das

Gestaltungskonzept der Stützwände ist Bestandteil der Landschaftspflegerischen Begleitplanung.

Für die Verankerung der Stützwände ist das Einbringen von Ankeranlagen in einige Grundstücke erforderlich. Eingriffe in die Eigentumsverhältnisse sind daher erforderlich, da die Flurstücke dinglich zu sichern sind und damit dauern zu belasten durch die Ankeranlagen. Belastungen durch ggf. erforderliche dingliche Sicherungen und dem damit verbundenen etwaigen Wertverlust des Eigentums sind durch den Vorhabenträger zu entschädigen. Die Eigentümer der betroffenen Flurstücke (Flurstück 517, 517/1, 517/4, 517/2, 584/1, 518, 991, 166, 522, 522/5, 168) sind bezüglich der Entschädigung vom Vorhabenträger zu kontaktieren (vgl. Nebenbestimmung unter Abschnitt A., V., 6 dieses Beschlusses).

Falls es zwischen dem Vorhabenträger und den jeweiligen Eigentümern zu keiner Einigung über das Vorliegen und die Höhe eines solchen Wertverlusts kommt, ist erst im Rahmen des dann erforderlichen Enteignungsverfahrens über das Vorliegen eines Wertverlustes infolge der Grunddienstbarkeit und ggf. die Höhe einer entsprechenden Entschädigung zu entscheiden. Die durch die eingetragene Grunddienstbarkeit zu erwartende Verkehrswertminderung ist dann ggf. gutachterlich zu ermitteln.

Ein besonders schwerwiegender Eingriff in die Eigentumsverhältnisse ist für das Flurstück Nr. 517/2 erforderlich: Zur Erstellung der Stützwand Nr. 2 ist das bestehende Wohngebäude abzubrechen. Ein Abriss der Nebengebäude ist ebenfalls vorgesehen, um Baustelleneinrichtungsflächen zu schaffen.

Zu berücksichtigen sind beim Einbringen der Anker die vorhandenen Erdbohrungen sowie Erdsondagen wie z.B. für Erdwärmesonden.

## **2.8 Lärmschutzanlagen**

Aktive Lärmschutzanlagen wie Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle sind nicht vorgesehen, da diese aufgrund der Topographie und der beengten Platzverhältnisse nicht möglich sind.

Als aktive Lärmschutzmaßnahme erfolgt die hochabsorbierende Ausbildung der Stützwände entlang der Gehwege an der B32.

Für einige Gebäude sind als Schutz vor dem betrieblichen Verkehrslärm passive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzfenstern vorgesehen (siehe hierzu die Ausführungen unter Abschnitt B., VIII., 1., 1.1, 1.1.2 dieses Beschlusses).

## **2.9 Altlasten**

Im Umfeld der Baumaßnahme befinden sich mehrere im Bodenschutz- und Altlastenkataster kartierte Altlastenverdachtsflächen sowie die Altlastenfläche „Käserei Bel Adler“.

Für die Umsetzung des Vorhabens ist keine Überbauung von Altlasten/Altlastenverdachtsflächen vorgesehen. Die gesamte Baumaßnahme wird über eine Fachbauleitung Altlasten begleitet. Die unterschiedlichen Chargen werden auf Haufwerke gelagert, gekennzeichnet und gemäß LAGA PN98 beprobt und deklariert. Die Verwertung/Entsorgung wird vom Fachbauleiter Altlasten überprüft und begleitet.

## **2.10 Baugrund und Erdarbeiten**

Die Auffüllungsmächtigkeiten im Baufeld betragen meist 1 bis 2 m und erreichen maximal 3,2 m. Die Auffüllungen bestehen überwiegend aus Kies/Sand, bereichsweise aus Schluff mit unterschiedlichen Beimengungen von Fremdbestandteilen (Bauschutt, Ziegel, Beton, Schwarzdecke, Metall, Kunststoff, Glas, Keramik). Unter den Auffüllungen folgen die Würm-Schotter, die durch eine kleinräumige Wechsellagerung von Kies/Sand und Geschiebemergel (Schluffe) charakterisiert sind und bis in eine Tiefe von 18 m u. GOK aufgeschlossen wurden.

Ein Erdmassenausgleich ist bei dieser Maßnahme nicht möglich, da es sich überwiegend um die Tieferlegung der Bundesstraße handelt. Der Erdmassenüberschuss beträgt ca. 42.000 m<sup>3</sup> und soll entsprechend der Vorgaben aus dem Verwertungs-/Entsorgungskonzept des Ingenieurbüros ‚Berghof‘ vom 10.02.2022 verwertet, bzw. bei Überschreitung der Zuordnungsklasse Z2 entsorgt werden. Oberboden fällt nur in sehr untergeordnetem Umfang an. Dieser wird nach dem Abschieben untersucht und einer entsprechenden Verwertung zugeführt.

## **3. Grundwasser und Entwässerungskonzept**

### **3.1 Grundwasser**

Die Grundwasserverhältnisse wurden im Jahr 2021 untersucht und die Ergebnisse in der Planunterlage 18.1 (Wassertechnische Untersuchungen) dargestellt.

In Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde am Landratsamt Ravensburg wurde die Planunterlage 18.3 vom 23.08.2024 erstellt. Hierin sind die bauzeitlichen und dauerhaften Eingriffe ins Grundwasser beschrieben und ergänzende Maßnahmen werden festgelegt.

Das Grundwasser fließt im vorliegend maßgeblichen Bereich von West nach Ost bis Südost und ist auf die Obere Argen (Vorflut) hin ausgerichtet. Die Mächtigkeit des Grundwassers ist mit meist ca. 1 – 3 m gering. Die ermittelten Stoffgehalte zeigen keine Auffälligkeiten und unterschreiten die gegenübergestellten Grenz- und Prüfwerte.

Die Gradienten der zukünftigen B32 liegen auf Höhe des Grundwasserspiegels, sodass für die dauerhafte Sicherstellung der Trockenhaltung des Straßenkörpers der Einbau einer Flächendrainage notwendig ist. Im Rahmen der Baumaßnahme erfolgt zudem eine Bauwasserhaltung, im Zuge derer Grundwasser gefördert wird. Geplant ist die Wiedereinleitung in den Regenwasserkanal nach einer Ableitung über ein

Absetzbecken mit nachgeschaltetem Kiesfilter. Weiterhin greifen die Baugruben für die Brückenbauwerke an ihren Tiefpunkten in das Grundwasser ein und es sind temporäre bauzeitliche Wasserhaltungsmaßnahmen in Form einer offenen Wasserhaltung mit Drainagen und Pumpsümpfen erforderlich.

Eine (lediglich temporäre) Auswirkung der Bauwerksteile, die in wasserführende Schichten einbinden (z.B. Kanäle, Fundamente, Bohrpfahlwände und Stützwände) auf den Grundwasserchemismus ist zu erwarten.

Da die Grundwasserströmungsrichtung weitestgehend parallel zur Achse der B32 ausgerichtet ist und die Bohrpfahlwände und Fundamente in ihrer Längsausdehnung parallel zur Straße ausgerichtet sind, beschränken sich die Auswirkungen auf den Grundwasserstand (lokales Aufstauen oberhalb von Bauteilen, bzw. lokale Absenkung unterhalb von Bauteilen) auf räumlich eng begrenzte Bereiche.

### **3.2 Entwässerung**

Durch die Tieferlegung der Bundesstraße B32 werden zwei Hauptsammler der Stadt Wangen unterbrochen und müssen im Zuge der Maßnahme umgelegt werden. Das Oberflächenwasser der Straßen wird über längslaufende neue Kanäle gesammelt und zu den verlegenden Hauptsammlern geleitet.

Ein bestehender Hauptsammler DN 700 ist von der K8007 „Praßbergstraße“ bis zur Zeppelinstraße neu zu verlegen. Dies erfolgt östlich der Bundesstraße B32 und ist aus dem Lageplan Kanalisation (Planunterlage 8) zu ersehen.

Durch die Mindestquerneigung von 2,5 % und den Längsneigungen von > 0,8 % ist der Wasserabfluss im Zuge der B32 gewährleistet.

### **3.3 Widmung Straßen**

Für die Bundesstraße B32 ergibt sich keine Änderung der Widmung. Die künftige Verlängerung der Praßbergstraße bis zur Einmündung in die Zeppelinstraße wird als Kreisstraße gewidmet. Das Teilstück der Zeppelinstraße zwischen neuer Einmündung und Einmündung in die B32 wird von einer Gemeindestraße zur Kreisstraße umgestuft.

Hinsichtlich der Widmung verbleibt diese im Zuständigkeitsbereich des Landratsamtes Ravensburg als Untere Verwaltungsbehörde im Sinne des § 5 Abs. 2 des Landesstraßengesetzes.

Für die detaillierte Darstellung der technischen Gestaltung des Vorhabens wird auf die Ausführungen ab Seite 27 im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1) verwiesen.

## **4. Naturschutzrechtliche Maßnahmen**

Für den naturschutzrechtlichen Eingriffsausgleich sind verschiedene Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. Schwerpunktmäßig erfolgt die Wiederherstellung des beidseitigen Baum- und Gehölzbestandes sowie die

Rekultivierung der beanspruchten Flächen nach Aufhebung der Umleitungsstrecken. Für die Kompensation des Überhangs bei der Bodenversiegelung sowie für den nicht ausgleichbaren Verlust des Stadtparkes sind im betroffenen Landschaftsschutzgebiet „Hammerweiher mit Buch“ sowie am Schwarzenbach Ersatzmaßnahmen vorgesehen.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Planunterlagen Bezug genommen sowie auf die Ausführungen unter Abschnitt B., VIII., 2. dieses Beschlusses verwiesen.

## **5. Bauzeitliche Maßnahmen**

### **5.1 Bauzeitliche Verkehrsführung**

Für die Umsetzung der Baumaßnahme ist eine Vollsperrung des betroffenen Bereiches der B32 erforderlich, und zwar von der Einmündung Zeppelinstraße bis kurz vor der Einmündung Gegenbaurstraße. Während der Bauphase enden die Praßbergstraße, die Bahnhofstraße und die Anbindung „Fronwiesen“ als Sackgasse am Baufeld und dienen somit nicht mehr als Anbindung an die B32.

Zur Aufrechterhaltung des innerstädtischen Verkehrs und der Vermeidung der Umleitung des hohen Verkehrsaufkommens auf der B32 auf das nachgeordnete Straßennetz der Stadt Wangen über den vier jährigen Bauzeitraum hinweg sind verschiedene bauzeitliche Verkehrsführungen geplant.

In verschiedenen Bauphasen ist die geplante bauzeitliche Verkehrsführung jedoch nicht oder nur teilweise nutzbar: In dieser Zeit erfolgt eine großräumige Umleitung über Geiselharz / Schomburg / Primisweiler / Niederwangen sowie kleinräumige Umleitungen über Haidösch / Peter-Dörfler-Straße / Anton-Waldner-Straße / Karl-Hirnbein-Straße.

Im Zuge der Absenkung des Knotenpunktes B32 und der Zeppelinstraße (Bauphase 2) erfolgt die vier Monate andauernde Vollsperrung des Knotenpunktes, wobei die bauzeitliche Verkehrsführung über die künftige Verlängerung der Praßbergstraße (siehe nachfolgende Ausführung unter 5.1.1 Führung der B32) sowie der bauzeitliche Übergang (siehe nachfolgende Ausführung unter 5.1.2 Ersatzbahnübergang) in dieser Zeit nutzbar bleiben.

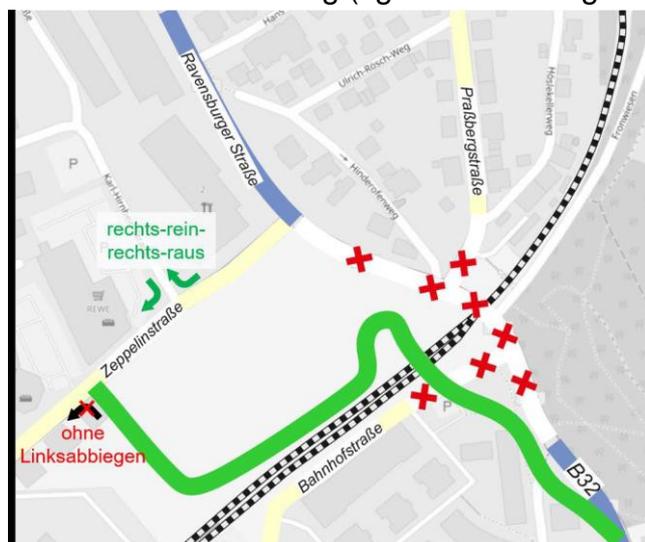
Im Zuge der Absenkung des Bauendes (Bauphase 10) erfolgt eine ca. zweimonatige Vollsperrung des Streckenabschnitts, die Nutzung der bauzeitlichen Verkehrsführung der B32 ist in dieser Phase nicht möglich. Dies wird zu starken Verkehrsverlagerungen in das umliegende Straßennetz führen, insbesondere in die Zeppelinstraße, die Lindauer Straße, die Klosterbergstraße, den Südring, in die Immelmannstraße sowie in die Gegenbaurstraße. Großräumige Umleitungen bringen aufgrund des hohen Anteils an Quell- und Zielverkehr keine relevante Entlastungswirkung.

Für die detaillierten Beschreibungen wird auf den Erläuterungsbericht, Planunterlage 1 (Seite 104 ff.) verwiesen.

### 5.1.1 Führung der B32

Die bauzeitliche Verkehrsführung der Bundesstraße B32 erfolgt dergestalt, dass der Verkehr aus Richtung Ravensburg kommend zunächst über die Zeppelinstraße geführt wird. Nach ca. 150 m biegt der Verkehr in eine neu zu bauende künftige Verlängerung der Praßbergstraße ein.

Zur Veranschaulichung (vgl. Planunterlage 16.1):



### 5.1.2 Ersatzbahnübergang

Zur Querung der Bahnlinie wird im Zuge der Umleitungsstrecke ein Ersatzbahnübergang mit Vollschraken in etwa 50 m Abstand in südwestlicher Richtung zum derzeitigen Bahnübergang eingerichtet. Die bauzeitliche Verkehrsführung mit Ersatzbahnübergang dient der Vermeidung einer mehrjährigen Vollsperrung der B32 während der Dauer der Bauzeit.

### 5.1.3 Umleitungsstrecke für Praßbergstraße

Während der Bauarbeiten kann die Einmündung der Praßbergstraße in die B32 nicht genutzt werden. Die Praßbergstraße wird bauzeitlich von der B32 abgehängt, als Sackgasse ausgebildet und nur einseitig von Norden her angebunden. Die Umleitungsstrecke für die K 8007 ‚Praßbergstraße‘ führt aus Richtung Ravensburg kommend über den Argenauweg nach Beutelsau und schließt im Bereich der Argenbrücke wieder an die K 8007 an (vgl. Unterlage 16.2, Blatt 1).

Im Verlauf des Argenauwegs werden zur Sicherstellung der Befahrbarkeit während des Umleitungszeitraums zwei weitere geschotterte Ausweichstellen angelegt, die einen Begegnungsverkehr Lkw - Lkw ermöglichen. Dies ist aus dem Grunde erforderlich, da in dem Ortsteil Beutelsau ein Holzwerk ansässig ist. Die Streckenföhrung erfolgte in Abstimmung mit dem Holzwerk und den zuliefernden Spediteuren, um die Nutzbarkeit durch Langholztransporte zu verbessern.

Nach Abschluss der Baumaßnahme erfolgt der vollständige Rückbau der bauzeitlichen Ausweichstellen sowie die vollständige Renaturierung.

### **5.1.3.1 Stellungnahmen und Einwendungen**

Das Landratsamt Ravensburg gab in seiner Stellungnahme hinsichtlich der Umleitungsstrecke Beutelsau zu bedenken, dass durch die damit geplante vorübergehende Wegverbreiterung und die Einrichtung der Ausweichstellen in der Summe eine erhebliche Fläche überplant werde. Auf eine Bilanzierung dieser Fläche im Rahmen einer Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung könne nur verzichtet werden, wenn ein vollständiger Rückbau erfolge und die entsprechenden Bodenflächen durch eine Ansaat einer autochtonen, kräuterreichen Wiesenmischung wieder angesät würden.

Der vollständige Rückbau der Umleitungsstrecke nach Abschluss der Baumaßnahmen und die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes ist Gegenstand der LBP-Maßnahme 11 A – „Rückbau Ausweichstellen und Wiederherstellung Ausgangszustand“ (vgl. Planunterlage 9.3, Maßnahmenblätter). Die Verwendung von autochtonen, kräuterreichen Wiesenmischung bei Wiederherstellung der Fläche wird dem Vorhabenträger als Nebenbestimmung auferlegt (vgl. Nebenbestimmung unter Abschnitt A., V., 2., 2.2 dieses Beschlusses).

### **5.1.4 Umleitungsstrecke Kleingartensiedlung „Fronwiesen“ und Naherholungsgebiet „Buch“**

Während der Baumaßnahme entfällt die bisherige Zufahrt zu den Kleingärten „Fronwiesen“ sowie die Anbindung zum Naherholungsgebiet „Buch“. Dieser Wegfall der Zufahrt zur Kleingartenanlage wurde planerisch bewältigt: Die Kleingartenanlage sowie das Naherholungsgebiet „Buch“ werden während der Bauzeit von Norden her über den Ortsteil Burgelitz erschlossen. Die Umleitungsstrecke dient während der Bauzeit nur als Zufahrt für die Kleingärtner und für die Besucher der Kleingarten-Gaststätte Fronwiesen. Sie wird nicht für den allgemeinen Verkehr zugelassen (Anliegerstraße).

Die bauzeitliche Anbindung erfolgt aus nördlicher Richtung über die Straße ‚Am Vogelherd‘, den Betriebsweg eines dort errichteten Schlammabsetzbeckens sowie einen für die bauzeitliche Anbindung auszubauenden Feld-/Fußweg im Bereich des Ortsteils Burgelitz (vgl. Unterlage 16.2, Blatt 2). Es erfolgt keine bituminöse Befestigung des bauzeitlich auszubauenden Weges. Dieser wird stattdessen als Kiesweg hergestellt.

Der auszubauende Feld-/Fußweg wird auf eine Gesamtbreite von 4,00 m (3,50 m zzgl. 2 x 0,25 m Bankett) ausgebaut. Dabei ist auch die Herstellung einer Ausweichstelle mit einer Breite von 6,25 m erforderlich.

Auf eine Einwendung hin wurde die vorgeschlagene Nutzungsmöglichkeit des Betriebsweges entlang des städtischen Schlammabsetzbeckens überprüft und letztlich die Planung dahin angepasst. Dies hat vor allem den Vorteil, dass die

ursprünglich geplante Baufeldgrenze im südlichen Wegabschnitt von 10 m auf 2,5 m reduziert werden konnte und im nördlichen Abschnitt das Baufeld sowie eine geplante Ausweichstelle entfallen, da dieser Wegabschnitt nun ausschließlich für Rad- und Fußgängerverkehr in der gegebenen Form belassen werden kann. Alternativ erfolgt die Zufahrt für Pkw über den vor kurzem angelegten Betriebsweg (Schotterweg) entlang des Rückhaltebeckens der Stadt Wangen. Zur Vervollständigung (Lückenschluss) ist dann lediglich ein ca. 60 m langer zusätzlicher Schotterwegabschnitt herzustellen. Der Vorhabenträger konnte somit die insgesamt auszubauende Weglänge von ca. 400 m auf ca. 300 m reduzieren.

#### **5.1.4.1 Stellungnahmen und Einwendungen**

Seitens der Unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Ravensburg wurde bezüglich der Umleitungsstrecke zu der Kleingartenanlage Fronwiesen eingewendet, dass aufgrund des erheblichen Konfliktpotentials (Amphibienwanderstrecke, beengte Platzverhältnisse, Gefährdung der an die Umleitungsstrecke anschließende Birkenallee) alternative Zufahrten zu prüfen seien und dieser Streckenabschnitt weiterhin für den Fahrzeugverkehr gesperrt bleiben solle. Gegebenenfalls bestünde eine Möglichkeit von Norden her eine Zufahrt zur Kleingartenanlage zu schaffen.

Der Vorhabenträger erwidert hierauf, dass alternative Zufahrtswege geprüft worden seien: Die bisherige Anbindung von Süden her müsse bauzeitlich gekappt werden. Die Kleingartenanlagen seien somit nach Süden hin durch die Baustelle abgeschnitten, nach Westen hin durch die Bahnlinie begrenzt und nach Osten durch den Oflinger Bach und die dahinterliegenden Feuchtwiesen. Bestehende Wegeverbindungen, die im Notfall auch von Feuerwehrfahrzeugen befahren werden können, seien nicht vorhanden. Die Neuschaffung einer solchen Wegeverbindung stelle sich als unverhältnismäßig dar.

Hinsichtlich der Amphibienwanderstrecke wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B., VIII., 5., 5.3, 5.3.6 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Gefährdung der Birkenallee wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B., VIII., 4., 4.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich des Einwandes der Störung des ruhigen ortsnahen Erholungsgebietes durch den Umleitungsverkehr wird darauf verwiesen, dass es sich vorliegend nur um Anliegerverkehr handelt und die Beeinträchtigung daher in annehmbarem Umfang liegen dürfte. Zudem findet der Umleitungsverkehr nur zeitlich begrenzt statt.

Das Landratsamt forderte weiterhin, die Hecke im nördlichen Teil aufgrund der erforderlichen größeren Erdbewegungen entsprechend vor Schädigungen des Wurzelwerks zu schützen und bei Abgang von Gehölzen diese im Nachgang zu ersetzen. Hierzu ist zu erwidern, dass aufgrund der „alternativen Route“ der Umleitungsstrecke im Bereich des neu angelegten Schotterweges entlang des Absatzbeckens der Stadt Wangen zur Vervollständigung der Anbindung nur noch ein

ca. 100 m langer zusätzlicher Schotterwegabschnitt anzulegen ist. Bei dieser Alternativlösung entfallen die Eingriffe in die Wegböschungen sowie in die Hecken.

Der Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Ravensburg e.V. forderte in seiner Stellungnahme, dass die Birkenallee vollständig (beidseitig) erhalten werden müsse. Ferner sei auf den absoluten Vorrang und Schutz der dortigen Fußgänger und Radler in diesem für die Wangener Bevölkerung sehr wichtigen Naherholungsgebietes zu achten. Die provisorische Wegeverlegung für den motorisierten Verkehr um das Schlammabsetzbecken werde begrüßt.

Hierzu ist darauf hinzuweisen, dass kein qualitativer Wegeausbau im Abschnitt der Birkenallee erfolgt. Die vollständige beidseitige Erhaltung der Birkenallee wird durch die entsprechende LBP – Maßnahme Nr. V 12.1 gewährleistet. Zudem bleibt der an die Birkenallee anschließender Feldweg in seiner Funktion als Wanderweg erhalten, es erfolgt keine Umwidmung. Neben seiner Bedeutung als Rad- und Wanderweg dient dieser Weg dem motorisierten Anliegerverkehr. Damit sind auch heute vereinzelt Begegnungssituationen zwischen Fußgängern und Kraftfahrzeugen möglich, die unter gegenseitiger Rücksichtnahme aufgelöst werden. Derartige gelegentliche Begegnungssituationen können bauzeitlich – je nach Witterung und Tageszeit – gehäuft auftreten. Auf die Ausführungen unter Abschnitt B., VIII., 4., 4.2 wird verwiesen.

Von Einwenderseite wurden eine Vielzahl an Einwendungen gegen die Umleitungsstrecke vorgebracht:

In Frage gestellt wurde der Anspruch der Pächter der Kleingartenanlage „Fronwiesen“ auf die bauzeitliche Anbindung für motorisierten Verkehr. Da es sich um eine Kleingartenanlage handeln würde, sei die Notwendigkeit der bauzeitlichen Anbindung für den motorisierten Verkehr nicht gegeben.

Das Bundeskleingartengesetz selbst enthält keine Regelungen über die Erschließung von Kleingartenanlagen. Somit sind auf die allgemeinen gesetzlichen Regelungen zur Erschließung dahingehend abzustellen, dass die Erschließung eines Grundstücks gesichert sein muss und die Erschließung entsprechend den Erfordernissen der Bebauung herzustellen ist (vgl. § 123 Abs. 2 BauGB, § 4 LBO BW). Dies betrifft nicht ausschließlich die erstmalige Erschließung einer Kleingartenanlage, sondern vorliegend auch die Situation, dass eine bestehende Erschließung infolge eines planfestzustellenden Vorhabens beeinträchtigt wird. Die Eigentümer/Besitzer von Grundstücken, für die bisher die Erschließung gesichert war, haben weiterhin Anspruch darauf, dass ein angemessener Ersatz geschaffen wird, wenn Zufahrten oder Zugänge durch die Änderung oder die Einziehung von Straßen auf Dauer unterbrochen werden oder ihre Benutzung erheblich erschwert wird (vgl. § 15 Abs. 2 StrG BW). Da es sich vorliegend um eine ca. 4-jährige Baustelle handelt, welche den Wegfall der bisherigen Erschließung zur Folge hat, ist mindestens von einer erheblich erschwerten Benutzung auszugehen. Eine anderweitige ausreichende Verbindung

zum öffentlichen Wegenetz im Sinne von § 15 Abs. 2 Satz 3 StrG BW besteht nicht, da der für den Ausbau vorgesehene Feldweg nur für den Fuß- und Radwegverkehr zulässig ist. Anderweitige Zufahrtsmöglichkeiten bestehen nicht.

Die daher weiterhin zu gewährleistende Erschließung muss dabei den Anforderungen des betreffenden Verkehrs sowie der funktionsgerechten Nutzung der anliegenden baulichen Anlagen entsprechen (vgl. BVerwG NVwZ 2008, 905 (906) Rn. 7). Im vorliegenden Fall betrifft es die Erschließung einer Kleingartenanlage, welche 56 verpachtete Parzellen umfasst und von ca. 100 Personen als Pächter betrieben wird. Die Kleingärten werden bewirtschaftet, was den An- und Abtransport von Gerätschaften und Grünabfällen erfordert, welcher ersichtlich nur mit motorisierten Fahrzeugen zu bewerkstelligen ist.

Ausgehend von dem Grundsatz, dass die Erschließung die bestimmungsgemäße Bodennutzung ermöglichen oder ihr dienen soll, ist unabdingbare Voraussetzung für die Nutzung der Kleingartenanlage die Anbindung an das öffentliche Straßennetz der Gemeinde. Die verkehrsmäßige Erschließung setzt voraus, dass mit Kraftwagen an die Grenze der Kleingartenanlage herangefahren und sie von da ab betreten werden kann. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Kleingartenanlage jederzeit mit Kraftfahrzeugen erreichbar sein muss, die im öffentlichen Interesse im Einsatz sind (insbesondere zur Gefahrenabwehr wie Feuerwehrfahrzeuge oder Rettungsfahrzeuge). Ein Verweis auf die Nutzung des bestehenden, ausschließlich für den Rad- und Fußwegeverkehr zugelassenen Feldweges ist auch hier nicht möglich. Im Übrigen muss die Erreichbarkeit des Gasthofes in der Kleingartenanlage während der Bauzeit gewährleistet sein.

Eingewendet wurde von Seiten privater Einwender zudem, dass der gewählte Ausbauquerschnitt der Umleitungsstrecke überdimensional sei. Es wurde eine nochmalige Reduzierung der Fahrbahnbreite des auszubauenden Feldweges gefordert.

Der Vorhabenträger erwidert hierauf, dass sich der gewählte Ausbauquerschnitt an den Vorgaben der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) orientiere. Die Anwendung der RASt wurde vom Ministerium für Verkehr in Baden-Württemberg u.a. für den Entwurf von Erschließungsstraßen eingeführt und ist anzuwenden, wenn von einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von  $\leq 50$  km/h auszugehen ist und Mischverkehre aus Pkw, Lkw, Fahrradfahrern und Fußgängern vorliegen, die für eine innerstädtische Straße typisch sind. Die RASt enthält daher auch Querschnitte der erforderlichen lichten Verkehrsräume bei unterschiedlichen Begegnungsverkehren zwischen den jeweiligen Verkehrsarten bei niedrigen Geschwindigkeiten.

Der sich nach der RASt 2006 für den allgemein anzunehmenden Begegnungsfall von Pkw und Radfahrern ergebende Gesamtquerschnitt von 5 m (4,00 m Fahrbahnbreite zzgl. beidseitigem Bankett von je 0,50 m) wurde bereits im Sinne eines reduzierten Flächenverbrauchs auf 4,50 m Gesamtbreite reduziert (3,50 m Fahrbahnbreite zzgl.

beidseitigem Bankett von je 0,5 m). Diese Reduzierung sei in verkehrssicherheitstechnischer Hinsicht deshalb möglich, da auf dem als Provisorium erkennbaren Weg mit allgemein niedrigen Geschwindigkeiten zu rechnen sei und sich in seiner Breite am bestehenden Erschließungsweg der Fronwiesen orientiere. Entlang des Betriebswegs des Schlammabsetzbeckens weise der Weg lediglich eine Breite von 2,50 m zzgl. beidseitiger Bankette auf. Der hier geringere Ausbaustandard sei jedoch unproblematisch, da auf dem Betriebsweg lediglich Kfz-Verkehr zugelassen sein werde. Der Fuß- und Radverkehr werde in diesem Abschnitt auf dem ursprünglichen Feld-/Fußweg geführt, sodass kein Begegnungsverkehr zu berücksichtigen ist.

Auf die Einwendung hin hat der Vorhabenträger die weitergehende Reduzierung des Ausbauquerschnittes geprüft und kam zu dem Ergebnis, dass die Fahrbahnbreite von 3,5 m aus Sicherheitsaspekten nicht weiter verringert werden könne. Jedoch wurde die Bankettbreite optimiert und jeweils von 0,5 m auf 0,25 m reduziert. Eine weitergehende Reduzierung sei aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht nicht möglich.

Der Vorhabenträger hat auf die Einwendung hin zudem für die Plausibilisierung der maßgeblichen Begegnungsfälle eine Verkehrserhebung Fronwiesen vorgelegt (Planunterlage 21.2). Im Zuge dieser Verkehrserhebungen fanden an drei verschiedenen Samstagen Zählungen des Fuß-, Rad- und Pkw-Verkehrs in den Fronwiesen statt. Die Zählergebnisse ergaben ausweislich der Planunterlage ein hohes Aufkommen an Fußgängern und Radfahrern, welches ab dem Vormittag über den Tag gleichmäßig verteilt auftrat. Beim Pkw-Verkehr ergaben sich im Tagesverlauf drei Spitzen. So kommt es in den Morgenstunden zwischen 9:30-10:30 zu vermehrten Anfahrten zu den Kleingärten, dem folgt eine weitere An- und Abfahrtswelle um die Mittagszeit (ca. 12:00-14:00). Der stärkste Verkehr tritt in den Nachmittags- und frühen Abendstunden auf. Hier liegt mit 8 Kfz in 15 Minuten (am 06.04.2024 und 04.05.2024) auch die Spitzenviertelstunde. Der Vorhabenträger erläutert hierzu, dass aufgrund der vorhandenen Pkw-Zahlen und des ganztägig hohen Verkehrsaufkommens an Fuß- und Radverkehr regelmäßig mit dem Begegnungsfall Pkw/Radfahrer bzw. Kfz/Fußgänger zu rechnen sei und der nach der RASSt hierfür erforderliche Querschnitt daher dort vorzusehen sei, wo die bauzeitliche Anbindung der Fronwiesen eine gemeinsame Führung dieser Verkehrsarten vorsehe. Der Begegnungsfall Kfz/Kfz oder Kfz/Lkw sei demgegenüber seltener zu erwarten. Aus Sicht des Vorhabenträgers, der sich die Planfeststellungsbehörde anschließt, genügt daher das Vorsehen von Ausweichbuchten. Entlang des Betriebswegs des Schlammabsetzbeckens sind bereits Flächen vorhanden, welche als Ausweichstellen genutzt werden können.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabenträger die Dimensionierung des gewählten Ausbauquerschnittes nachvollziehbar und plausibel dargelegt und weitestgehend reduziert. Die Möglichkeit einer weiteren Reduzierung des Ausbauquerschnittes drängt sich der Planfeststellungsbehörde nicht auf.

Von Einwanderseite wurde weiterhin die geplante Ausweichbucht sowie deren Lage kritisiert:

Die ursprüngliche Planung sah die Anlage von zwei Ausweichbuchten mit jeweils 6,5 m Breite vor. Zur Abwicklung des Begegnungsfalls Pkw/Pkw ist die Herstellung von Ausweichbuchten erforderlich. Entlang des Betriebswegs des Schlammabsetzbeckens können dafür bestehende Aufweitungen genutzt werden, sodass auf eine der geplanten Ausweichbuchten verzichtet werden konnte.

Im Abschnitt des auszubauenden Feld-/Fußwegs ist jedoch weiterhin die Herstellung einer Ausweichbucht erforderlich. Im Bereich der Birkenallee stellt sich der Begegnungsfall von zwei Pkws als äußerst kritisch dar, ein Ausweichen ist aus Platzgründen nicht möglich. Folglich ist eine Begegnung zweier Pkw unbedingt zu vermeiden. Die Ausweichbucht an dieser Lage ist so gewählt, um ein Begegnungsverkehr in der Birkenallee zu vermeiden. Daher ist es erforderlich, dass die Ausweichbucht so nah wie möglich an der Birkenallee liegt. Der Vorhabenträger hat ergänzend vorgetragen, dass an dieser Stelle ggf. eine Ampelschaltung erforderlich sein wird. Das Erfordernis einer Ampel wird dann anhand der tatsächlichen Gegebenheiten nach Einsetzen der Umleitungsstrecke geprüft und ggf. angeordnet. Für diese Ampelschaltung würde die Ausweichstelle dann zusätzlich als Aufstell- und Wartefläche für Pkw, die bei roter Ampelsignalisierung am nördlichen Alleerand warten müssen, darstellen.

Von Einwanderseite wurde vorgeschlagen, die Ausweichbucht auf dem gegenüberliegenden Flurstück, also talseitig, anzuordnen. Dies habe weniger Flächenverbrauch, eine bessere Entwässerung, naturschutzfachliche sowie bautechnische Belange sowie bessere Sichtbeziehungen und eine verbesserte Linienführung zum Vorteil.

Der Vorhabenträger hat hierauf die talseitige Anlage der Ausweichbucht nochmals geprüft und kam zu dem Ergebnis, dass die Anlage der Ausweichbucht nach Süden hin in das gegenüberliegende Flurstück nicht wesentlich vorteilhaft und damit abzulehnen sei. Zur Begründung führt er Folgendes aus:

Da im Bereich beider Flurstücke aufgrund des geringen Gefälles des Urgeländes kaum Anböschungen erforderlich seien, seien hinsichtlich des Flächenverbrauchs beide Varianten gleichzustellen, da für beide Varianten der gleiche Flächenbedarf bestehe. In Bezug auf die Entwässerung ergebe sich bei einer Anlage der Ausweichbucht auf das andere Flurstück keine andere Entwässerungssituation, insbesondere keine Besserstellung. Denn in beiden Situationen werde das anfallende Oberflächenwasser über den Weg abgeführt, der hierfür mit einem Quergefälle herzustellen sei. Die naturschutzfachlichen Belange seien gleich zu bewerten, da beide Varianten der Ausweichbucht im Feuchtgebiet Schießstattweiher/Fronwiesen lägen. Auch im Hinblick auf die bautechnischen Belange ergäben sich bei beiden Varianten keine Unterschiede. Zum Aspekt der Sichtbeziehungen führt der Vorhabenträger aus, dass

die Anlage der Ausweichbucht nach Norden hin eine direktere Sichtbeziehung in die Birkenallee ermögliche als ein Ausbau nach Süden hin. Dies sei im Falle von Begegnungsverkehr vorteilhaft. Bei einem Ausbau des Wegs nach Süden ergebe sich ein marginaler Nachteil im Hinblick auf die Linienführung. Der vorgesehene nördliche Ausbau erfolge gegenüber einem südlichen Ausbau als geradlinigere Fortsetzung der Birkenallee.

Die Planfeststellungsbehörde stimmt den Ausführungen des Vorhabenträgers zu.

Kritisiert wurde von Einwenderseite weiterhin die Breite der Ausweichbucht:

Die Breite der verbliebenen Ausweichbucht von 6,25 m konnte nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht weiter verringert werden. Die Breite der Ausweichbucht, orientiert sich an den erforderlichen lichten Verkehrsräumen nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Im Bereich der Ausweichbucht wurde der Begegnungsfall Kfz/Lkw angenommen, und zwar aus dem Grund, da die bauzeitliche Anbindung der Fronwiesen auch von Rettungswagen, ggf. Feuerwehreinsatzwagen, den Abfallwirtschaftsbetrieben sowie auch von den für die Anlieferung von Getränken zum Vereinsheim zuständigen Lastkraftwagen genutzt wird. Als besonderer Begegnungsfall für die Ausweichbucht im Ausbauabschnitt des auszubauenden Feld-/Fußwegs werde daher der Begegnungsfall Lkw/Pkw angesetzt. Hieraus ergäbe sich grundsätzlich eine erforderliche Gesamtbreite der Ausweichstelle von rund 6,50 m (5,55 m Fahrbahnbreite zzgl. beidseitiger Bankette von 0,50 m). Das Bankett auf der Seite der Ausweichbucht ist dabei auch in einer Breite von 0,5 m erforderlich, da auf dieser Seite mit erhöhtem Rangieren der wartenden Fahrzeuge zu rechnen ist. Auf der anderen Seite konnte das Bankett wie auch im Bereich des regulären Querschnitts auf 0,25 m reduziert werden. Im Bereich der Ausweichbucht ergibt sich somit ein Gesamtquerschnitt von 6,25 m (3,5 m Fahrbahnbreite zzgl. 2 m Breite der Ausweichbucht und je einem Bankett von 0,5 m und 0,25 m Breite).

Die Breite der Ausweichbucht umfasst nun insgesamt 6,25 m. Eine weitere Reduzierung ist aus Aspekten der Verkehrssicherheit nicht vertretbar.

Von Einwenderseite wurden diverse Vorschläge einer alternativen Anbindung der Kleingartenanlage gemacht:

Die seitens einer Einwenderin vorgeschlagene Prüfung, ob ein Shuttle-Service für gelegentliche Sonderbedarfe (Lasten, Rollstuhlfahrer) schonender und kostengünstiger einzurichten sei, kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde dahinstehen, da aufgrund der großen Anzahl der Pächter (ca. 100 Personen), der individuellen Nutzung der Gärten durch die Pächter zu unterschiedlichen Zeiten sowie der Nutzung des Vereinsheims für Veranstaltungen der vorgeschlagene Shuttle-Service nicht zweckmäßig ist. Darüber hinaus ist zu erwidern, dass auch für diesen Shuttle-Service die bauzeitliche Anbindung erforderlich wäre.

Hinsichtlich der Frage, ob geprüft wurde, was außerhalb der Gartensaison erschlossen werden müsse, ist zu erwidern, dass die Kleingartenanlage ganzjährig nutzbar ist.

Die Einwenderin vertritt die Auffassung, dass es Alternativen für die Erschließung der Kleingartenanlage Fronwiesen in Verbindung mit Verleih von Transporthilfen: gebe, beispielsweise die Stadtbushaltestelle Fachkliniken (ca. 200 m Entfernung, nur fußläufig), Vogelherd (Weg in jetzigem Zustand, ca. 500 m) oder über den Schießstadtweg (ca. 300 m). Hierzu ist zu erwidern, dass eine Erschließung ausschließlich über die öffentlichen Verkehrsmittel wie Bus sowie über die Nutzung von Fußwegen aufgrund der Art der Nutzung der Kleingärten sowie aufgrund des Erfordernisses der Erreichbarkeit der Kleingartenanlage für Rettungsfahrzeuge ausgeschlossen ist.

Soweit von einem Einwender eingewandt wurde, dass nicht geprüft worden sei, wie häufig in der Vergangenheit Notfalleinsätze stattgefunden haben, ist dem zu entgegen, dass die Kleingartenanlage unabhängig bisher erfolgter Noteinsatz für Rettungswagen etc. zugänglich sein muss. Der Vorhabenträger ergänzt hierzu, dass das angrenzende Umfeld sowie die Kleingartenanlage regelmäßig von Patienten/Besuchern der OSK-Klinik sowie des Lungenzentrums der Fachklinik Wangen besucht werde. Darüber hinaus habe es in der Vergangenheit bereits mehrere medizinische Notfälle gegeben, die zeigen, dass die Erreichbarkeit für Rettungsfahrzeuge in diesem Gebiet besonders relevant sei.

Die Einwenderin rügt das Vorgehen des Vorhabenträgers hinsichtlich einer unterbliebenen Kontaktierung des Kleingärtnervereins „Gartenfreunde Fronwiesen e.V.“. Hier ist zu erwidern, dass das Planfeststellungsverfahren keine gesetzliche Pflicht vorhält, jeden Betroffenen vorab zu kontaktieren. Die Beteiligung erfolgt im Rahmen der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen und Gelegenheit zur Erhebung von Einwendungen gegen das Vorhaben.

Auf die Frage der Einwenderin hin, ob die Kleingärtner zu Lösungsvorschlägen befragt wurden, hat der Vorhabenträger geantwortet, dass aus Sicht der Gartenfreunde Fronwiesen e.V. ebenfalls eine gleichwertige Zufahrtsmöglichkeit erforderlich sei.

Soweit gefordert wurde, dass ein „unbefangenes Team“ eine Prüfung der Umleitungsstrecke vornehme ist dem zu entgegen, dass die Planfeststellungsbehörde die Umleitungsstrecke auf deren Erforderlichkeit sowie Verhältnismäßigkeit, unabhängig vom Vorhabenträger, prüft und im vorliegenden Beschluss planfeststellt.

Die Umleitungsstrecke stellt sich zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde abschließend nach den erfolgten Anpassungen als verhältnismäßig dar.

## **5.2 Erschließung anderer Flächen und Gebäude**

Die Erschließung benachbarter Flächen und Gebäude ist über das angrenzende Straßen- und Wegenetz gesichert.

Insbesondere für das Gebäude Ravensburger Straße 13 wurde gefordert, dass auch bauzeitlich die Erschließung gesichert sein müsse und insbesondere bauzeitlich ein Gehweg herzustellen sei.

Hierzu ist darauf hinzuweisen, dass die Erschließung des Gebäudes Ravensburger Straße 13 grundsätzlich über die Bahnhofstraße auch bauzeitlich gesichert ist. Aus Planunterlage 16.1 (bauzeitliche Verkehrsführung) ist zudem ersichtlich, dass der Gehweg entlang der „alten“ Ravensburger Straße, welcher zu dem Eingang einer Physiotherapie Praxis führt, außerhalb des Baufeldes liegt und somit von bauzeitlichen Einschränkungen nicht betroffen ist. Nach Angaben des Vorhabenträgers bleibt jeder Eingang des Gebäudes Ravensburger Straße 13 barrierefrei erreichbar.

Das Grundstück besitzt somit bauzeitlich eine anderweitige ausreichende Verbindung zum öffentlichen Wegenetz. Die Erreichbarkeit ist in ausreichendem Umfang gewährleistet.

## **5.3 Langholztransporte/Sondertransporte mit Überlänge**

Am Ortsrand der Stadt Wangen im Zuge der Umleitungsstrecke für die Praßbergstraße befindet sich ein Sägewerk, welches die B32 für den Langholztransport nutzt.

Die bauzeitliche Führung der B32 kann nicht von Langholztransporten oder anderen Sonderfahrzeugen mit Überlänge genutzt werden. Die für Langholztransporte erforderlichen Schleppkurven im Bereich des bauzeitlichen Ersatzbahnübergangs können aufgrund der vorgesehenen Bebauung des ‚Kutter-Areals‘ nicht hergestellt werden. Durch die fehlenden Schleppkurven bestünde die Gefahr, dass der bauzeitliche Bahnübergang nicht geräumt werden kann.

Nach Abstimmung mit dem Holzwerk sowie zuliefernden Spediteuren erfolgt die Planung der Umleitungsstrecke für Langholztransporte aus Richtung Isny kommend nun über den Südring, die Lindauer Straße und die Zeppelinstraße. Für diese Streckenführung sind punktuelle Anpassungen vorgesehen, um die Nutzbarkeit durch Langholztransporte zu verbessern.

## **5.4 Lagerflächen und Baustelleneinrichtungsflächen**

Die Zwischenlagerung des Erdaushubs zur Beprobung erfolgt auf einer Teilfläche des Flurstücks Nr. 444 (Parkplatzflächen des ehemaligen Landesgartenschau Geländes geplant, vgl. Planunterlage 16.3 (Lageplan Lagerfläche Parkplatz Landesgartenschau). Als kurzzeitige, baustellennahe Zwischenlagerung von Erdaushub dient das Flurstück Nr. 517/2 und eine Teilfläche des Flurstücks Nr. 498/3.

Maßnahmennahe Baustelleneinrichtungsflächen sind weiterhin auf dem Flurstück 517/2 sowie auf Teilflächen der Flurstücke 498/7, 522/6 und 523/15 vorgesehen.

## **6. Baukosten und Bauablauf**

Der Vorhabenträger rechnet für das Vorhaben mit einer Gesamtkostensumme von 21,789 Mio. € brutto (Baukosten einschl. Grunderwerb).

Die geschätzte Bauzeit beträgt voraussichtlich insgesamt vier Jahre.

Der Bauablauf stellt sich wie folgt dar:

Bauphase 1: Verkehrsführung für die Bauzeit herstellen  
(Dauer: 6 Monate)

Bauphase 2: Absenkung des Knotenpunktes B32/Zeppelinstraße unter Vollsperrung  
(Dauer: 4 Monate)

Bauphase 3: Herstellung Verbau und Baugrube der Eisenbahnüberführung  
(Dauer: 4 Monate)

Bauphase 4: Herstellung Eisenbahnüberführung, Bohrpfahlwand Ost und Unterfangung bestehende Stützwand Ost  
(Dauer: 12 Monate)

Bauphase 5: Verschub Eisenbahnüberführung  
(Dauer: 1 Monat)

Bauphase 6: Erdaushub  
(Dauer: 2 Monate)

Bauphase 7: Herstellung der „Praßbergbrücke“ und der „Breiten Fronwiesenbrücke“  
(Dauer: 10 Monate)

Bauphase 8: Herstellung der Stützwände einschließlich Hinterfüllung  
(Dauer: 2 Monate)

Bauphase 9: Herstellung Teilabschnitt B32 und weitere Stützwände  
(Dauer: 3 Monate)

Bauphase 10: Absenkung am Bauende unter Vollsperrung  
(Dauer: 2 Monate)

Bauphase 11: Rückbau der Baustraße  
(Dauer: 2 Monate)

Wegen der detaillierten Darstellung zum Bauablauf wird auf Seite 94 ff. des Erläuterungsberichts, Planunterlage 1, Bezug genommen.

## **7. Tangierte Planungen**

Das Vorhaben ist auf andere Planungen abgestimmt: So erfolgte eine Abstimmung der Planung auf die städtebaulichen Zielvorhaben der Stadt Wangen. Sie ist auf die im Jahr 2014 erfolgte Neubebauung des Bebauungsplanes „Ravensburger Vorstadt“ sowie den Bebauungsplan „Zeppelinstraße“ abgestimmt.

Überdies korreliert die Beseitigung des Bahnübergangs mit dem Ausbau und der Elektrifizierung der Strecke München – Lindau (ABS 48). Die ABS 48 war Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2003 und ist bereits umgesetzt. Die Elektrifizierung und der Ausbau der Strecke München – Lindau – Grenze Deutschland/Österreich ermöglichen ein zeitgemäßes, gegenüber Auto und Flugzeug wettbewerbsfähiges, Fernverkehrsangebot zwischen den europäischen Metropolen München und Zürich.

## **IV. Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen**

### **1. Umweltverträglichkeitsprüfung; Allgemeine Vorprüfung**

Nach § 5 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) stellt die zuständige Behörde, vorliegend das Regierungspräsidium Tübingen, unverzüglich fest, dass nach den §§ 6 bis 14 UVPG für das Vorhaben eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht oder nicht. Für das Vorhaben ist gemäß § 7 Abs. 1 UVPG in Verbindung mit Anlage 1 Nr. 14.6, Spalte 2 eine allgemeine Vorprüfung durchzuführen. Das Vorhaben fällt in Anlage 1 des UVPG unter die Nr. 14.6 „Bau einer sonstigen Bundesstraße“ und ist in Spalte 2 dieser Anlage mit einem „A“ gekennzeichnet.

Gemäß § 7 Abs. 1 Satz 2 UVPG wird die allgemeine Vorprüfung als überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 des UVPG aufgeführten Kriterien durchgeführt. Die UVP-Pflicht besteht, wenn das Neuvorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären (§ 7 Abs. 1 Satz 3 UVPG). Dabei ist auch zu berücksichtigen, ob erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch Merkmale des Vorhabens oder des Standorts oder durch Vorkehrungen des Vorhabenträgers offensichtlich ausgeschlossen werden (§ 7 Abs. 5 Satz 1 UVPG).

Die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles vom 06.09.2023 kommt zu dem Ergebnis, dass kein Erfordernis zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Für die weiteren Einzelheiten wird auf die Entscheidung vom 06.09.2023 verwiesen. Die Entscheidung wurde am 06.09.2023 auf der Homepage des Regierungspräsidiums bekannt gemacht.

## 2. Umweltauswirkungen

Durch die Umsetzung des Vorhabens kommt es zu diversen Auswirkungen auf verschiedene Schutzgüter.

Dabei handelt es sich baubedingt um Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch: Denn infolge der jahrelang andauernden Bautätigkeiten kommt es zu teilweise erheblichen lärmbedingten Beeinträchtigungen der umliegenden Wohnbebauung. Durch die Nutzung bauzeitlicher Umleitungsstrecken kommt es weiterhin zu temporären Lärmbelastungen in den Ortsbereichen Beutelsau und Fronwiesen/Burgelitz.

Zudem wird die stadtnahe Erholungssituation durch den bauzeitlichen Verlust von ca. 950 m<sup>2</sup> des Stadtparks Buch, die baubedingte Lärmbelastung sowie die baubedingten umwegigen Zugangsmöglichkeiten zum Stadtpark Buch bzw. zum Landschaftsschutzgebiet erheblich beeinträchtigt.

Überdies erfolgen zum Teil erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche durch die bauzeitliche Inanspruchnahme von Flächen als Baustelleneinrichtungs- oder Lagerflächen.

Anlage- und betriebsbedingt ergeben sich durch die Baumaßnahmen an der B32 im Wesentlichen keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Natur und Landschaft, da es sich überwiegend um bereits versiegelte Flächen handelt. Allerdings sind durch die zusätzliche Versiegelung im Stadtpark Buch (dauerhafter Verlust von ca. 2.300 m<sup>2</sup> Fläche) bzw. des Landschaftsschutzgebiets „Hammerweiher mit Buch“ (dauerhafter Verlust von ca. 1.350 m<sup>2</sup>) mit nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter Natur, Boden und geschützte Biotop ebenso wie auf das Schutzgut Landschaftsbezogene Erholung zu rechnen. Auswirkungen auf das Schutzgut Artenschutz sind dahingehend gegeben, da der südliche Randbereich des Stadtparkes eine erstaunliche Artenvielfalt aufweist und durch die Inanspruchnahme des Waldrandbereiches auf Habitats streng geschützter Fledermaus- und Vogelarten zugegriffen wird. Weiterhin erfolgt durch die teilweise Beseitigung des vorhandenen Baumbestandes und des Waldrandbereiches auf ca. 120 m Länge die Störung bestehender Fledermaus-Flugbewegungen.

Erhebliche Auswirkungen sind auf das Schutzgut Orts- bzw. Stadtbild aufgrund der ausgeprägten Trennwirkung durch die B32 zwischen Altstadt, Stadtpark/Fronwiesen und der Praßbergsiedlung zu erwarten. Weiterhin werden stadtbildprägende Bäume und Gehölzbestände beseitigt: Es handelt sich hierbei um 6 Bäume entlang der B32 (vier Spitzahorne, ca. 40 Jahre alt; einen Kiefer, ca. 50 Jahre alt sowie eine neu gepflanzte Winterlinde) und um einen ca. 180 m langen und 3 bis 7 m langen Gehölzbestand auf der nördlichen Seite der B32 (Gebüsch aus Apfelrose, Hartriegel, Liguster, Hainbuch und Jungswuchs von Bergahorn, Essigbaum, Robinie und Thuja). Das Stadtbild wird zudem durch die Anlage von Stützwänden (max. Länge von 162 m und Höhe von max. 7,2 m) und drei Brückenbauwerken erheblich beeinträchtigt.

Durch die zusätzliche Versiegelung von ca. 3.100 m<sup>2</sup> bisher unversiegeltem, teilweise natürlich gewachsenem Boden ist mit erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden zu rechnen.

Eine Beeinträchtigung des Schutzgutes Klima ist nicht gegeben, da überwiegend bestehende Straßen- sowie Gewerbeflächen betroffen sind. Durch die Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges wird indes ein besserer Verkehrsfluss gewährleistet, wodurch mit einer leichten Verbesserung der bestehenden Luftschadstoffbelastung zu rechnen ist. Durch die Inanspruchnahme von ca. 1.300 m<sup>2</sup> Waldrandbereich sind keine erheblichen Auswirkungen auf das kleinräumige Klima zu erwarten.

Das Landschaftsschutzgebiet „Hammerweiher mit Buch“ ist durch die Baumaßnahme betroffen.

Mit Auswirkungen auf Oberflächengewässer ist nicht zu rechnen, da im Baumaßnahmenbereich keine Fließgewässer gegeben sind. Auch sind keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser zu erwarten. Eine Betroffenheit von Natura 2000 – Gebieten, oder von FFH-Lebensraumtypen ist nicht gegeben.

### **3. Bewertung der Umweltauswirkungen**

Erhebliche Beeinträchtigungen für das Schutzgut Fläche sind durch das Vorhaben nicht zu erwarten. Es handelt sich um ein kleinflächiges, eng begrenztes Vorhaben innerhalb des bebauten Siedlungsbereiches der Stadt Wangen i.A. Im Wesentlichen werden bereits versiegelte Flächen genutzt. Hinsichtlich der Umleitungsstrecken handelt es sich um nur bauzeitliche und damit temporäre Beeinträchtigungen des Schutzgutes. Die Inanspruchnahme von bisher unversiegelten Flächen im Randbereich des Stadtpark Buches erfolgt in nicht erheblichem Umfang von ca. 1.300 m<sup>2</sup>. Diese randlichen Eingriffe können jedoch nach der Fertigstellung der Baumaßnahme wieder kompensiert werden.

Für das Schutzgut Mensch sind keine wesentlichen Auswirkungen zu erwarten. Die temporäre, teilweise erhebliche Beeinträchtigung einzelner Wohngebäude durch den nicht vermeidbaren Baulärm für einzelne, zeitlich beschränkte Bauphasen, werden durch diverse Schutzmaßnahmen weitestgehend minimiert und für unzumutbare Lärmimmissionen durch das Angebot von Ersatzwohnraum vermieden. Damit können die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch auf ein unerhebliches Maß vermindert werden.

Die Schutzgüter Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt werden durch das Vorhaben nicht erheblich beeinträchtigt. Eine Beeinträchtigung der im Vorhabengebiet vorkommenden streng geschützten Fledermaus- und Vogelarten kann durch geeignete Maßnahmen vermieden werden. Im Ergebnis kann die Verwirklichung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen insgesamt vermieden werden.

Erhebliche Auswirkungen auf andere Schutzgüter wie Wasser, Klima, Luft und Landschaft sind nicht zu erwarten.

Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt weiterhin bei der Prüfung der zwingenden materiell-rechtlichen Anforderungen sowie im Rahmen der Abwägung.

## **V. Verkehrsuntersuchung**

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

### **1. Aktuelle Verkehrsaufkommen**

Das zu betrachtende Vorhaben betrifft die Bundesstraße B32, welche das Mittelzentrum Wangen i.A. sowohl mit dem Oberzentrum Friedrichshafen / Ravensburg / Weingarten der baden-württembergischen Region Bodensee-Oberschwaben als auch mit dem bayerischen Oberzentrum Kempten verbindet. Sie erfüllt daher die Verbindungsfunktionsstufe II, überregional, und wird in die Kategorie VS II eingeordnet.

Es erfolgte eine Verkehrserhebung im Jahr 2015 durch manuelle Verkehrsstromzählungen im Kfz-Verkehr an insgesamt 26 Knotenpunkten sowie an 16 Querschnitten an 5 Terminen (Dienstag und Donnerstag, von 14.30 bis 18.30 Uhr außerhalb der Schulferien), sowie elektronische Querschnittszählungen im Kfz-Verkehr an 4 Zeiträumen (jeweils Dienstag bis Donnerstag, somit 3 x für 24 Stunden). Weiterhin erfolgte an zwei Terminen von 14.30 – 18.30 Uhr eine Verkehrsbefragung im Straßenraum zur Ermittlung der Herkunft, Fahrziele des fließenden Verkehrs und des Durchgangsverkehrs. Ebenfalls durchgeführt wurde Haushaltsbefragung an einem Stichtag, um die zurückgelegten Wege der Wangener Bürger/innen mit Hilfe von Fragebögen zu ermitteln.

Auf Basis der vorgenannten Verkehrserhebungen wurde ein Verkehrsmodell erstellt, welches das abgebildete Straßennetz mit den relevanten Strecken und Knoten sowie die Verkehrsbezirke darstellt.

Das von dem Vorhabenträger ursprünglich vorgelegte Verkehrsgutachten vom 22.04.2021 wurde aktualisiert mit Stand vom 03.01.2024 und stellt nunmehr dar, dass auf der Bundesstraße B32 im Bezugsfall 2015 im Bereich des Bahnübergangs zwischen der Zeppelin- und der Praßbergstraße ein durchschnittlicher werktäglicher

Verkehr von 20.000 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsaufkommen von 800 SV/24h gegeben ist (vgl. Planunterlage 21.1, Verkehrsuntersuchung, aktuelle Fassung vom 31.07.2024).

## **2. Verkehrsprognose für das Jahr 2040**

In der Verkehrsprognose wurde der ursprüngliche Prognosehorizont vom Jahr 2030 auf das Jahr 2040 hin erweitert.

Als Prognosegrundlagen wurde zum einen die strukturellen Entwicklungen der Großen Kreisstadt Wangen i.A. für das Jahr 2040 prognostiziert, eine Zunahme der Einwohnerzahl um 2.700 und eine Zunahme der Arbeitsplätze von 1.720 angenommen (vgl. Planunterlage 21.1, Verkehrsuntersuchung, Kapitel 4.2). Aus den Kennwerten für den Motorisierungsgrad und der durchschnittlichen Jahresfahrleistung wurde bis zum Jahr 2040 der Gesamtfaktor 1,005 ermittelt und die überregionalen Verkehre in den Landkreisen Ravensburg und Lindau bis 2040 sind mit +7,6 % für den Personenverkehr und mit +20,6 % für den Güterverkehr in die Prognose miteinbezogen. Auf Basis dieser Prognosegrundlagen wurden die Fahrtenmatrizen des Verkehrs auf den Prognosehorizont 2040 hochgerechnet mit dem Ergebnis, dass für den Leichtverkehr mit einer Zunahme von +5,2 % und für den Schwerverkehr mit einer Zunahme von +18,3 % gegenüber dem Jahr 2015 zu rechnen ist.

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen verteilt sich auf dem innerstädtischen Hauptstraßennetz. Aufgrund des hohen Widerstands durch die Schließzeiten des Bahnübergangs ergibt sich im Prognosenußfall 2040 im Bereich des Bahnübergangs nur eine geringe Verkehrszunahme von ca. +1 %. Auf der B32 zwischen der Zeppelin- und Praßbergstraße wird ein durchschnittlicher werktäglicher Verkehr von 20.200 Kfz/24h ausgewiesen (vgl. Planunterlage 21.1, Abbildung 5.1). Der bestehende Busbahnhof in der Bahnhofstraße wurde auch weiterhin an dieser Stelle als Busbahnhof angesetzt und entsprechend berücksichtigt.

Für den Planfall 2040 kommt das Verkehrsgutachten zu dem Ergebnis, dass für das Jahr 2040 mit einem durchschnittlichen werktäglichen Verkehr von 21.850 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 1.000 Kfz/24h zu rechnen ist (vgl. Planunterlage 21, Abbildung 10.1).

Es bestehen zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür, die Methodik oder die Ergebnisse der vorgelegten Verkehrsuntersuchung in Frage zu stellen.

## **3. Verkehrsverlagerungen**

In der Verkehrsuntersuchung wird dargestellt, dass es infolge der Realisierung des Vorhabens zu kleinräumigen Verkehrsverlagerungen kommt:

Durch die Beseitigung des Bahnübergangs wird eine Bündelung des Verkehrs auf der B32 mit einer einhergehenden Entlastung der Zeppelinstraße und des Südrings

Wangen bewirkt. Demgegenüber kommt es durch die veränderte Routenwahl des Quell- und Zielverkehrs der Innenstadt wegen der abgehängten Bahnhofstraße zu einer Zusatzbelastung auf der Gegenbaurstraße mit ca. 1.600 Kfz/24h mehr als im Referenzfall. Aufgrund der fehlenden direkten Anbindung der Praßbergstraße an die B 32 verlagert sich der Quell- und Zielverkehr von Stadtteil Waltersbühl zum Teil auf die Straße „Am Waltersbühl“.

#### **4. Einwendungen**

Soweit von Einwenderseite moniert wurde, dass es infolge der Realisierung des Vorhabens zu einer Verschlechterung der Verkehrssituation entlang der B32 kommen würde, weil vor allem mehr Verkehr über die Zeppelinstraße über die B32 geleitet werde, ist auf das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung zu verweisen: Ausweislich des Gutachtens kommt es im Planfall zu einer Abnahme der Verkehrsmenge um ca. 700 Kfz/24h an der Einmündung der Zeppelinstraße im Vergleich zum Bezugsjahr 2015 (vgl. Planunterlage 21.1, Abbildung 7.3). Die Befürchtung, dass mehr Verkehr über die Zeppelinstraße geführt wird, ist daher nicht berechtigt.

Im Ergebnis bildet die Verkehrsuntersuchung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine sachgerechte Grundlage für die Beurteilung der Planrechtfertigung sowie für die auf der Verkehrsuntersuchung basierenden Berechnungen im Bereich der Lärm- und Schadstoffemissionen.

#### **VI. Planrechtfertigung**

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

Das Vorhaben ist nicht Bestandteil von Bedarfs- oder Ausbauplanungen des Bundes entsprechend des Bedarfsplans 2016.

Für das Vorhaben ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde die erforderliche Planrechtfertigung gegeben:

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kann die bestehende Verkehrsbelastung durch die Umsetzung des Vorhabens verringert werden: Die Situation im Bereich des Bahnübergangs im Zuge der Bundesstraße B32 ist gekennzeichnet durch ein hohes innerstädtisches Verkehrsaufkommen sowie starke Verkehrsbehinderungen durch die häufigen Schließungen der Bahnschrankenanlage. Der Verkehrsfluss wird durch täglich ca. 50 Schließungen mit etwa 150 Minuten Schließzeit unterbrochen (Stand von 2015). Der überwiegende Teil der Schließungen der Schrankenanlage fällt in die Hauptverkehrszeit des Straßenverkehrs. Viele der Schließungen erzeugen einen

beidseitigen Rückstau auf der B32 und in den angrenzenden Stadtstraßen, welcher sich nur zähflüssig auflöst. Bei einer angenommenen Dauer der Stauauflösung von 3 Minuten ergibt dies bei 50 Schließungen einen Zeitraum von 2,5 Stunden bei denen der Verkehr stockt. Hinzu kommt die tägliche eigentliche Schrankenschließzeit von ca. 2,5 Stunden. Durch die mittlerweile erfolgte Elektrifizierung der Bahnstrecke München-Lindau ist außerdem mit einer Zunahme der Zugfrequenz und damit der Schrankenschließzeiten zu rechnen. Durch die Schließungen kommt es nicht nur zu erheblichen Störungen des Verkehrsflusses, sondern auch zu vermehrten verkehrsbedingten Immissionen.

Durch den erheblichen Rückstau kommt es zu einer sehr beschränkten Einfahrmöglichkeit auf die B32. Dies führt regelmäßig zu ordnungswidrigen Einbiegevorgängen, welche die Sicherheit des Straßenverkehrs gefährden. Aufgrund der hohen Belastung durch den motorisierten Verkehr ist weiterhin für Fußgänger und Radfahrer eine Querung der B32 im Bereich der Praßberg-, Zeppelin- und Bahnhofsstraße nicht sicher möglich.

Durch die Beseitigung des Bahnüberganges kann eine erhebliche Verbesserung der Verkehrsqualität erreicht werden: Durch die Überführung der Eisenbahnlinie über die B32 werden die durch die Schrankenschließungen generierten Rückstaus verhindert, was wiederum zu einer Verflüssigung des Verkehrs führt und sich zeit- und betriebskostensparend auf die Straßenverkehrsteilnehmer auswirkt. Der verbesserte Verkehrsfluss wirkt sich überdies positiv auf das Stadtklima und auch auf die umliegende Wohnbebauung aufgrund des gleichmäßigeren Verkehrsablaufs aus.

Durch das Vorhaben wird ferner das Ziel erreicht, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erhöhen: Zum einen werden die Unfallgefahren durch die Reduzierung der Anzahl der Einmündungen in die Bundesstraße deutlich verringert. Zum anderen wird durch eine eigene, von der Fahrbahn abgesetzte oder geschützt auf der Fahrbahn geführte, durchgängige Führung für Fußgänger und Radfahrer zudem auch die Sicherheit für diese Verkehrsteilnehmer maßgeblich erhöht.

Aufgrund der getrennten Führung von Eisenbahnverkehr und Straßenverkehr besteht ferner keine potentielle Gefährdung mehr durch einen höhengleichen Bahnübergang. Zudem führt die Anlegung des Brückenbauwerks 3 (sog. „Breite Fronwiesenbrücke“) zu einer städtebaulichen Aufwertung und es ergeben sich positive Auswirkungen auf die innerörtliche Erholungssituation durch die Schaffung eines barrierefreien Zugangs zwischen dem Stadtkern und dem Stadtpark „Buch“.

Soweit von Einwanderseite vorgebracht wurde, dass das Vorhaben für eine Stadt wie Wangen i.A. unverhältnismäßig sei, so sind diese pauschalen Ausführungen nicht geeignet, die Planrechtfertigung in Frage zu stellen.

Die Planung entspricht somit insgesamt den Erfordernissen einer vernünftigerweise gebotenen Planung und ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde objektiv erforderlich.

## **VII. Alternativenprüfung**

Bei der Alternativenprüfung besteht für die Planfeststellungsbehörde keine rechtliche Pflicht, alle denkbaren Trassenvarianten und Planungsalternativen bis zuletzt offen zu halten und gleichermaßen umfassend zu untersuchen. Die Planfeststellungsbehörde ist befugt, Alternativen, die sich auf Grund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, schon in einem frühen Verfahrensstadium auszuschneiden. Dies gilt nicht nur, wenn eine Alternative wegen fehlender Eignung zur Verwirklichung des mit der Planung verfolgten Ziels ausscheidet, sondern auch, wenn eine Alternative sich nach den bis dahin angestellten Sachverhaltsermittlungen hinsichtlich der berührten öffentlichen und privaten Belange als weniger geeignet erweist als andere Trassenvarianten. Nach dem sich daraus ergebenden Grundsatz der abgeschichteten Planung können Planungsalternativen und Trassenvarianten bereits in einer Art Grobanalyse in einem frühen Planungsstadium ohne weitere Detailprüfung ausgeschlossen werden. Das vorherige Ausscheiden von Alternativtrassen in einem gestuften Verfahren ist daher rechtlich zulässig. Solche Varianten brauchen nicht bis zuletzt in die Abwägung einbezogen zu werden (siehe zum Ganzen BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009 - 9 B 10.09 -, NVwZ 2009, 986f. und NuR 2009, 480 f.).

Im Übrigen gilt nach der gefestigten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, dass die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Auswahl zwischen verschiedenen Trassenvarianten erst dann überschritten sind, wenn eine andere als die gewählte Linienführung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere Variante darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese Lösung der Planfeststellungsbehörde hätte aufdrängen müssen (siehe BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009 - 9 B 10.09 -, a. a. O.)

Im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens wurden vom Vorhabenträger insgesamt 6 Varianten untersucht.

### **1. Untersuchungsgebiet**

Das Untersuchungsgebiet beschränkt sich auf den innerstädtischen Planungsbereich sowie die für die Bauzeit erforderlichen Umleitungsstrecken und liegt nördlich des historischen Stadtkerns im direkten Umfeld des Bahnhofs. Nördlich des Bahnhofs auf der Westseite befinden sich Flächen mit hohem Versiegelungsgrad (Gewerbeflächen, das ehemalige „WLZ-Gelände“ sowie Einkaufsläden), auf der Ostseite befinden sich ausgedehnte Wohnbauflächen. Südlich des Bahnhofs wurde eine Wohn- und Mischbaufläche mit Geschosswohnungsbau hergestellt (sog. Adler-Quartier). Östlich des Bahnhofs befindet sich der Stadtpark „Buch“, an den sich eine ausgedehnte Wiesensenke mit Bachläufen und Weihern anschließt (Landschaftsschutzgebiet

„Hammerweiher mit Buch“). Am nördlichen Rand der Wiesensenke befindet sich die Kleingartenanlage „Fronwiesen“.

Unmittelbar im Bereich des Bahnübergangs befindet sich eine Fußgängerunterführung unter der Bahnlinie, die eine zur B32 parallel verlaufende Verbindung zwischen dem „Fronwiesenweg“ und der Praßbergstraße herstellt. Von der Bahnlinie, der Bundesstraße B32 und der Zeppelinstraße „eingeschlossen“ befindet sich ein brachliegendes Gelände, welches im Bebauungsplan „Zeppelinstraße“ für eine gewerbliche Nutzung vorgesehen ist. Bei den an das Baufeld anschließenden Straßen sind die B32 (Ravensburger Straße / Buchweg), die Kreisstraße K8007 (Praßbergstraße), die Bahnhofstraße sowie die „Fronwiesen“.

Das Gelände weist ein Gefälle auf -vom Luftbild aus betrachtet- nach rechts hin in Richtung Innenstadt.

Außerörtliche Varianten verbunden mit einer Auffassung des Bahnübergangs kamen grundsätzlich nicht in Betracht, da eine Ortsumfahrung insbesondere aufgrund des hohen Ziel- und Quellverkehrsanteils verkehrlich nicht ausreichend wirksam wäre.

## **2. Darstellung der untersuchten Varianten**

### **2.1 Nullvariante**

Die sog. Nullvariante, also der Verzicht auf das geplante Vorhaben, stellt sich zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde als keine zu berücksichtigende Variante dar. Denn die mit dem Vorhaben verfolgten Planungsziele (im Wesentlichen die Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit) lassen sich mit der Nullvariante nicht realisieren.

### **2.2 Variante „Tunnellösung“**

Im Zuge der Vorplanung im Jahr 2000 wurden Tunnellösungen mit unterschiedlichen Längen untersucht. Diese Alternativen sind wegen der höheren Bau- und Betriebskosten sowie der Probleme und Nachteile hinsichtlich der Geh- und Radwegführung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar ausgeschlossen und wurden nicht weiterverfolgt.

### **2.3 Variante „Vorentwurf 2006“**

Die Vorentwurfsvariante vom Jahr 2006, bei der eine Planung von drei unmittelbar nebeneinanderliegenden Brückenbauwerken angedacht war, schied aufgrund der Eingabe der Bürgerinitiative „Eine-Brücke-statt-drei“ sowie der nachfolgend geänderten städtebaulichen Vorgaben durch den Erwerb des ehemaligen „Adler-Quartiers“ durch die Stadt Wangen i.A. aus.

### **2.4 Variante Bürgerinitiative „Eine-Brücke-statt-drei“**

Die Bürgerinitiative „Eine-Brücke-statt-drei“ forderte entsprechend ihrem Namen, dass von der Planung drei unmittelbar nebeneinanderliegenden Brückenbauwerken nur

eine Brücke gebaut wird. Die vorgeschlagene Längsneigung von 5 % kann jedoch wegen der kreuzenden Kanalisation nicht realisiert werden, sodass die Variante technisch nicht umsetzbar ist. Die Variante schied überdies aufgrund des hohen Flächenverbrauchs mit erheblichen Eingriffen in das ehemalige „WLZ-Areal“ und das „Adler-Quartier“ aus.

### **2.5 Variante „Trassenabrückung nach Westen“**

Im Rahmen dieser Variante wird eine neue Trasse der B32 von der Bestandstrasse der B32 abrückend nach Westen in Richtung Bahnhof verlegt. Zudem erfolgt die direkte Anbindung der Bahnhofstraße an die B32.

### **2.6 Variante Bürgerinitiative „Radwege Bahn & B32“**

Diese seitens der Bürgerinitiative „Radwege Bahn & B32“ im Jahr 2011 vorgeschlagene Variante beinhaltet die Abbindung des Hans-Schnitzer-Wegs und unterscheidet sich im Wesentlichen von der Ausführungsvariante hinsichtlich der Führung der Geh- und Radwege.

### **2.7 Ausführungsvariante**

Die beantragte Variante verläuft ab dem Hans-Schnitzer-Weg in südlicher Richtung unter den Bahngleisen hindurch und endet beim Gebäude Buchweg 20. Die B32 wird auf einer Länge von insgesamt 440 m ausgebaut, teilweise verlegt und um bis zu 6,3 m gegenüber dem heutigen Gradientenverlauf abgesenkt (vgl. Lageplan, Planunterlage 5.1). Geh- und Radwege werden von der Zeppelinstraße bis zum Beginn der Bebauung im Buchweg baulich abgesetzt hergestellt. Über das Brückenbauwerk 3 (sog. „Breite Fronwiesenbrücke“) wird eine sichere Querungsmöglichkeit über die tiefer liegende Bundesstraße möglich sein.

## **3. Vergleich der Varianten**

Mit allen Varianten kann die grundlegende planerische Zielsetzung, nämlich die Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit, erreicht werden.

### Umweltauswirkungen

Die Eingriffe in Natur und Landschaft sind bei allen Varianten aufgrund ihrer ähnlichen innerstädtischen Trassenlage vergleichbar. Da der Vorhabenbereich bei allen Varianten im Bereich der Bestandstrasse der B32 liegt, wird in bereits versiegelte Flächen eingegriffen. Eine Schonung von bisher unversiegelten Flächen wäre nicht gegeben. Der wesentliche Eingriff in das Schutzgut Natur und Landschaft wäre gerade auch bei der Tunnelvariante ebenfalls gegeben, da auch für diese Variante im Randbereich des Stadtpark Buches alte Bäume gefällt werden müssten. Die Tunnelvariante hätte erheblichere Eingriffe ins Grundwasser zur Folge im Vergleich zur Ausführungsvariante. Erhebliche Auswirkungen auf den Artenschutz entstehen durch keine der Varianten, da artenschutzrechtliche Verbotstatbestände bei der Durchführung der Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen nicht erfüllt werden.

### Eingriffe in private Belange

Als wesentlich nachteilig sticht bei der Variante „Trassenabrückung nach Westen“ hervor, dass Eingriffe in das ehemalige „WLZ-Areal“ sowie in das „Adler-Quartier“ erforderlich wären. Für die Umsetzung der Variante Bürgerinitiative „Radwege Bahn & B32“ wären vermehrte Eingriffe in private Grundstücke (Praßbergstraße im Bereich „Zaubau Schweizer“ sowie beim Adler-Quartier mit erforderlichem Gebäudeabbruch) erforderlich.

#### Verkehrliche Belange

Das grundlegende Straßennetz bleibt bei allen Varianten grundsätzlich bestehen. Da die Einmündungen der Praßbergstraße sowie der Bahnhofstraße ebenso wie die Anbindung der Naherholungsgebietes Fronwiesen aufgrund der erforderlichen Tieferlegung der B32 nicht erhalten werden können, ergeben sich hinsichtlich der verkehrlichen Beurteilung keine relevanten Unterschiede.

Als vorteilhaft ist bei der Variante „Trassenabrückung nach Westen“ die gestrecktere Linienführung der B32 mit verbesserten Haltesichtweiten zu erwähnen. Bei der Realisierung der Variante „Trassenabrückung nach Westen“ würde die B32 eine größere Neigung aufweisen als die Ausführungsvariante. Demgegenüber würde durch die Variante Bürgerinitiative „Radwege Bahn & B32“ die Längsneigung der B32 von 6,25% auf ca. 5,80 % verringert werden. Demgegenüber steht der Nachteil der größeren erforderlichen Ausbaulänge, die für diese Variante erforderlich ist.

#### Wirtschaftlichkeit

Die Varianten wurden auch hinsichtlich des Kostenaspekts hin miteinander verglichen. Hierbei tritt deutlich hervor, dass die Tunnelvarianten sowie die Variante Bürgerinitiative „Radwege Bahn & B32“ mit erheblichen Mehrkosten verbunden sind.

#### Raumstrukturelle Wirkungen

Die raumstrukturellen Wirkungen sind bei allen in Betracht gezogenen Varianten gering.

#### Sonstige Belange

Hinsichtlich der Zwangspunkte sowie bzgl. der sicherheitstechnischen Beurteilung unterscheiden sich die untersuchten Varianten nicht voneinander. Wesentliche Unterschiede im Hinblick auf das Schutzgut Luft und Klima sind zwischen den Varianten nicht zu erwarten.

Für eine detaillierte Darstellung wird auf die Ausführungen im Erläuterungsbericht verwiesen (Planunterlage 1, ab Seite 17).

### **4. Entscheidung für die Ausführungsvariante**

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde war der beantragten Ausführungsvariante der Vorzug zu gewähren.

Im Vergleich zu den Varianten „Trassenabrückung nach Westen“ und die Variante Bürgerinitiative „Radwege Bahn & B32“ stellt sich die Ausführungsvariante hinsichtlich der verkehrlichen Belangen zwar als marginal schlechter dar. Es überwiegt jedoch der Vorteil der Ausführungsvariante, dass mit ihrer Realisierung erheblich weniger Eingriffe in Privateigentum erforderlich werden. Auch im Hinblick auf andere Schutzgüter wie Natur und Landschaft, Artenschutz oder Klima drängen sich die Varianten „Trassenabrückung nach Westen“, Bürgerinitiative „Radwege Bahn & B32“ sowie die Tunnellösungen im Vergleich mit der Ausführungsvariante nicht als wesentlich vorteilhafter auf.

Wesentliche Vorteile der Tunnelvarianten drängen sich im Vergleich zur Ausführungsvariante nicht auf, sodass sie im Hinblick auf die erheblichen Mehrkosten als nachteiliger abzulehnen war.

Insgesamt ist somit keine Variante ersichtlich, die nachteilig betroffene private oder öffentliche Belange mehr zu schonen vermag, ohne zugleich andere als höherwertig einzustufende Belange mehr zu belasten. Der Planfeststellungsbehörde drängen sich gegenüber der beantragten Variante keine vorzugswürdigen Varianten auf.

## **5. Varianten für einzelne Knotenpunkte**

### **5.1 Kreisverkehrsplatz B32 / Zeppelinstraße**

Ursprünglich war die Ausgestaltung des Knotenpunkts B32 und der Zeppelinstraße als eine Ampelanlage geplant.

Eine Vielzahl der eingegangenen Einwendungen kamen von der Interessengemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ und hatten zum Inhalt, dass der vorgesehenen Ampelregelung widersprochen wurde. Begründet wurde dies im Wesentlichen damit, dass durch die Ampelregelung wieder ein kontinuierlicher Verkehrsfluss verhindert werde, was wiederum zu mehr Umweltbeeinträchtigungen und höheren Kosten führe.

Daraufhin wurde vom Vorhabenträger die Gestaltung des Knotenpunktes dahingehend geprüft, ob ein Kreisverkehr an dieser Stelle unter Einhaltung der gültigen Regelwerke realisiert werden könnte.

Die Leistungsfähigkeit für den Knotenpunkt wurde nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) ermittelt. Für einen Einzelknoten sollte mindestens die Qualitätsstufe D im Verkehrsablauf erreicht werden. Die Berechnungen ergaben für den Kreisverkehrsplatz B32/Zeppelinstraße die Qualitätsstufe C, welche im Vergleich zur signalisieren Einmündung mit einer Qualitätsstufe D besser abschneidet. Grundsätzlich sind beide Knotenpunktformen ausreichend leistungsfähig. Insbesondere die Wartezeiten des durchgehenden B32-Verkehrs schneiden ähnlich ab. Die Verkehrsströme der einmündenden Zeppelinstraße hingegen können bei einem Kreisverkehr mit deutlich geringeren

Wartezeiten abgewickelt werden. Ein Kreisverkehr ist daher im Hinblick auf die Verkehrsqualität zu bevorzugen.

Im Zuge der Umplanung des Knotenpunkts Zeppelinstraße / B32 zu einem Kreisverkehrsplatz wurde auch im Hinblick auf die Fuß- und Radverkehrsführung ein ergänzendes Sicherheitsaudit erstellt. Beide Varianten bieten Verbesserungen für den Fußverkehr gegenüber der jetzigen Bestandssituation. So ist ein geschütztes Queren der B32 bei beiden Varianten gewährleistet. Im Falle der Kreisverkehrslösung werden alle drei Kreisverkehrsarme mit Fußgängerüberwegen ausgestattet. Diese Lösung bietet für Fußgänger daher im Vergleich zur signalisierten Einmündung eine noch bessere Wegführung. Ebenfalls ist bei Fußgängerüberwegen mit geringeren Wartezeiten gegenüber signalisierten Furten zu rechnen. Im Hinblick auf die Radverkehrsführung sieht die Kreisverkehrslösung eine Führung des Radverkehrs auf der Kreisverkehrsfahrbahn vor. Diese ist innerorts als sichere Führungsform zu bewerten, da die Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs gering sind und ein Überholen nicht möglich ist. Bei einer signalisierten Einmündung wird der Radverkehr entlang der B32 auf Radfahrstreifen bzw. separat auf einem begleitenden Radweg geführt, welche beide sichere Führungsformen darstellen. Nachteilig wirkt sich eine signalisierte Einmündung für den Linksabbieger in die Zeppelinstraße aus. In diesem Fall ist entweder eine separate Phase vorzusehen oder der Radfahrer muss die B32 zu Fuß über eine Fußgängerfurt queren. Insgesamt ist die Kreisverkehrslösung im Hinblick auf die Rad- und Fußverkehrsführung vorteilhaft.

Hinsichtlich des Flächenbedarfs erweist sich der Kreisverkehrsplatz gegenüber der Ampelanlage als nachteilig. Denn gegenüber einer signalisierten Einmündung weist ein Kreisverkehrsplatz einen größeren Flächenbedarf auf. Bei den hier betroffenen Flächen handelt es sich um versiegelte bzw. brachliegende Flächen, deren Erwerb von den Eigentümern jedoch bereits in Aussicht gestellt wurde. Eine signalisierte Einmündung stellt sich hierbei dennoch geringfügig günstiger dar.

Im Hinblick auf die Luftschadstoffemissionen ist eine signalisierte Einmündung vorteilhaft, da eine Kreisverkehrsfahrbahn aufgrund der gefahrenen Mehrlängen zu mehr Emissionen führt. Aufgrund der im Kreisverkehr im Durchschnitt geringeren Geschwindigkeiten schneidet dieser im Hinblick auf Schallemissionen besser ab. Die Luftschadstoffemissionen überschreiten in keiner der Varianten die Grenzwerte. Gleichzeitig werden Lärmgrenzwerte jedoch teilweise überschritten, was den Kreisverkehr in der Gesamtbetrachtung vorteilhaft macht.

Bezüglich der Klimaverträglichkeit ist anzumerken, dass ein Kreisverkehr aufgrund der größeren zurückgelegten Fahrstrecke in einer Kreisverkehrsfahrbahn gegenüber einer signalisierten Einmündung zu einem Mehrausstoß an Treibhausgasen führt. Die Bahnübergangsbeseitigung ist gegenüber der Bestandssituation jedoch insgesamt beinahe gleichwertig im Hinblick auf die Treibhausgasemissionen, unabhängig von der Knotenpunktsform.

Beim Aspekt der Wirtschaftlichkeit führt die Herstellung eines Kreisverkehrsplatzes gegenüber einer signalisierten Einmündung im Allgemeinen zu höheren Baukosten. Diese sind vor allem durch die größere versiegelte Fläche und einen stärkeren Fahrbahnaufbau bedingt. Im vorliegenden Fall stehen dem jedoch Flächeneinsparungen durch den Entfall von Ein- und Abbiegestreifen entgegen. Außerdem können durch die reduzierten Querschnitte in den Kreisverkehrsanschlüssen mehrere Stützwände gekürzt werden, die Stützwand Nr. 12 kann sogar entfallen. Bei Kreisverkehrsplätzen ist hingegen von einem erhöhten Erhaltungsaufwand auszugehen, da sich die Fahrbahn aufgrund der auftretenden Scherkräfte schneller abnutzt. Insgesamt schneidet ein Kreisverkehrsplatz im konkreten Fall in wirtschaftlicher Sicht dennoch besser ab.

Im Ergebnis war der Kreisverkehrsplatz insbesondere aufgrund der Vorteile bei der Verkehrsqualität und der Fuß- und Radverkehrsführung und deren besonderer Bedeutung bei innerstädtischen Planungen als vorzugswürdig anzusehen. Im Hinblick auf Flächenbedarf, Emissionen, Klimaverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit schneiden die beiden Varianten in Summe ähnlich ab, weswegen diese Punkte in der Abwägung als weniger gewichtig betrachtet werden.

Im Ergebnis erfolgte eine Umplanung der Ampelregelungen in den geforderten Kreisverkehrsplatz. Die geänderten Planunterlagen wurden in einer 2. Auslegung öffentlich bekannt gemacht und es wurde Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

## **5.2 Knotenpunkt Gegenbaurstraße**

Von der Interessengemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ wurde überdies gefordert, auch die Einmündung in die Gegenbaurstraße mit einem Kreisverkehrsplatz auszustatten. Dies hat der Vorhabenträger nachvollziehbar abgelehnt, da sich dieser Knotenpunkt außerhalb des Planungsgebietes befindet und daher nicht im Rahmen des Vorhabens mitgeregelt wird.

## **5.3 Brückenbauwerk „Breite Fronwiesenbrücke“**

Das Brückenbauwerk hätte auch funktionserfüllend mit einer geringeren Breite geplant werden können. Die Breite von 40 m ist nicht kreuzungsbedingt veranlasst, sondern trägt der städtebaulichen Entwicklung der Stadt Wangen Rechnung. Da die Mehrkosten für die Verbreiterung sowie die Kosten für die Gestaltung jedoch auch von der Stadt Wangen getragen werden, sieht die Planfeststellungsbehörde hier keinen Anlass an dessen Wirtschaftlichkeit zu zweifeln.

## **5.4 Einwendungen gegen Alternativenprüfung bzw. Ausführungsvariante**

Von Seiten des Sachbereichs Betriebsdienst am Landratsamt Ravensburg wurde in der Stellungnahme vom 26.11.2024 vorgebracht, dass die Restfahrbahnbreite der Querungshilfen in den Zufahrten des Kreisverkehrsplatzes B32/Zeppelinstraße das Maß von 3,75 m nicht unterschreiten dürfe, dies vor allem im Hinblick auf den Einsatz von Schneepflügen des Winterdienstes. Überdies wurde darauf hingewiesen, dass der geplante Kreisverkehrsplatz für Großraum- und Schwertransporte gebaut werden solle

und die Trenninseln bei Bedarf überfahrbar gestaltet werden sollten. Die Fahrstreifenbreite müsse 7,50 m (abzüglich 2,00 m vormarkierte Innenkreismarkierung) betragen.

Der Vorhabenträger teilte hierzu mit, dass das Maß von 3,75 m nicht unterschritten werde und die Kreisverkehrsfahrbahn 7,50 m breit sei. Die Innenkreismarkierung sei 2,00 m breit. Flachbordsteine und Granitpflaster seien vorgesehen.

Hinsichtlich des Knotenpunktes B32 / Gegenbaurstraße sei die Mittelinsel im Bereich der neu geplanten Lichtsignalanlage nicht bemaßt. Sollte diese Mittelinsel als Wartefläche für die querenden Fußgänger vorgesehen sei, müsse diese voraussichtlich auf eine den Richtlinien für Lichtsignalanlagen konformes Maß verbreitert werden. Der Vorhabenträger entgegnet, dass die Einmündung der Gegenbaurstraße/Buchweg nicht im Maßnahmenbereich liege, sodass lediglich eine Signalisierung, jedoch keine baulichen Eingriffe vorgesehen seien. Hintergrund hierfür ist der Umstand, dass ausweislich der Verkehrsuntersuchung die Einmündung der Gegenbaurstraße in die B32 bereits im Bestand überlastet ist (Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) F – „ungenügend“). Durch die Beseitigung des Bahnübergangs wird der Verkehr auf der B32 gemäß Verkehrsuntersuchung weiter erhöht. Die Situation an der Einmündung der Gegenbaurstraße wird insofern als Folge der Maßnahme soweit verschlechtert, dass dem im Rahmen der Umsetzung des Vorhabens abgeholfen werden muss. Gleichzeitig beschränkt sich diese Abhilfe lediglich auf die konkrete Beseitigung der Qualitätsstufe F, nicht auf eine weitergehende bauliche Umgestaltung der Einmündung.

## **VIII. Zwingende materiell-rechtliche Anforderungen**

Die vorliegende Planung verletzt keine zwingenden materiell-rechtlichen Vorschriften, insbesondere liegt kein Verstoß gegen die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung nach §§ 13 und 15 Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) und die Vorschriften zum Natura 2000-Gebietsschutz nach §§ 33 und 34 BNatSchG vor. Ebenfalls wurden die artenschutzrechtlichen Anforderungen nach § 44 des BNatSchG beachtet. Auch das aus § 41 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) folgende Gebot, beim Bau oder bei einer wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, ist eingehalten.

### **1. Schallschutz**

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist über die Zulässigkeit des beantragten Vorhabens auch in Anbetracht der sich daraus ergebenden Lärmbelastigungen zu entscheiden.

Das Vorhaben ist unter Berücksichtigung der festgesetzten Nebenbestimmungen und des vorgelegten Schutzkonzeptes mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar.

## 1.1 Betriebs- und anlagebedingte Lärmimmissionen

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von u.a. öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage der §§ 41 – 43 BImSchG und der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zu beurteilen.

Nach § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV gilt diese für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen. Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV ist eine Änderung wesentlich, wenn (1.) eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird oder (2.) durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tag oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird. Eine Änderung ist nach § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tag oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird. Dabei ist jeder Verkehrsweg gesondert zu betrachten.

Liegt der Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen im Sinne des § 1 der 16. BImSchV vor, so dürfen die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV definierten Immissionsgrenzwerte für die jeweiligen Gebiete zum Schutz der Nachbarschaft vor Verkehrslärm nicht überschritten werden. Gemäß § 2 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV ergibt sich die Art des Gebiets aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen (§ 2 Abs. 1 Satz 2 der 16. BImSchV).

### 1.1.1 Schalltechnische Untersuchung Straße

Der Vorhabenträger hat die Auswirkungen des Vorhabens durch betriebs- und anlagenbedingte Lärmimmissionen untersucht, vgl. hierzu die Planunterlage 17.1 – Schalltechnische Untersuchung Straße.

Gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung sicherzustellen, dass die nachstehenden Beurteilungspegel nicht überschritten werden:

Lfd. Nr.	Anlagen bzw. Gebietstyp	Tag (dB(A))	Nacht (dB(A))
1.	an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57	47

2.	in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59	49
3.	in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten und Urbanen Gebieten	64	54
4.	in Gewerbegebieten	69	59

Gemäß § 2 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV ergibt sich die Art der jeweiligen Anlagen und Gebiete aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Absatz 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach Abs. 1 Nr. 1, 3, und 4 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen, vgl. § 2 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV. Betroffene haben grundsätzlich gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG einen Anspruch auf aktiven Lärmschutz.

Die Berechnungen wurden mit dem schalltechnischen Berechnungsprogramm SoundPlan 8.2 auf Basis der RLS-19 durchgeführt. Die Software berücksichtigt bei den Berechnungen u.a. die Anteile aus Reflexionen der Schallquellen an Stützmauern, Hausfassaden oder anderen Flächen, Pegeländerungen aufgrund des Abstandes und der Luftabsorption oder durch topographische und bauliche Gegebenheiten.

Als Korrekturfaktoren wurden u.a. eine Straßendeckschichtkorrektur vorgenommen, da für die B32, die Praßbergstraße sowie für die Zeppelinstraße ein Splittmastixasphalt SMA 8 vorgesehen ist. Weiterhin wurden Korrekturwerte für die auf Steigungs- und Gefällestrrecken auftretenden erhöhten Schallemissionen berücksichtigt. Zu den übrigen Korrekturfaktoren im Detail wird auf Kapitel 7.3 der Planunterlage 17.1 verwiesen.

### 1.1.2 Ergebnisse

Die Berechnungen wurden für den Prognose Referenzfall 2040 und den Prognose Planfall 2040 durchgeführt und die Ergebnisse miteinander vergleichend gegenübergestellt. Die Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung sind im Anhang zu Planunterlage 17.1 dargestellt.

Vorliegend stellt der Ausbau der Praßbergstraße einen Neubau im Sinne des § 1 der 16. BImSchV dar. Das Gutachten kommt jedoch zu dem Ergebnis, dass durch den Neubau der verlängerten Praßbergstraße die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden.

Die Tieferlegung der Bundesstraße B32 einschließlich des Knotenpunktes Zeppelinstraße/B32 stellt zwar keinen Neubau im Sinne des § 1 der 16. BImSchV, die Maßnahmen stellen jedoch einen erheblichen baulichen Eingriff dar, welcher dahingehend zu beurteilen war, ob er eine „wesentliche Änderung“ im Sinne des § 1 darstellt.

Hinsichtlich der Tieferlegung der B32 kommen die Berechnungen demgegenüber zu dem Ergebnis, dass für die Gebäude Buchweg 18 und Buchweg 20 eine wesentliche Änderung gegeben ist sowie dass es zur Überschreitung der zulässigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV kommt und daher ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht:

Durch das Vorhaben kommt es bei dem Gebäude Buchweg 18 zu einer Erhöhung der Lärmpegel um bis zu 2,8 dB(A) tags und 2,9 dB(A) nachts.

Bei dem Gebäude Buchweg 20 kommt es zu einer Erhöhung der Lärmpegel um bis zu 0,6 dB(A) tags und 0,7 dB(A) nachts. Die sog. Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts wird am Gebäude Buchweg 20 bereits im Referenzfall 2040 tagsüber erreicht und durch das Vorhaben lediglich um 0,6 dB(A), also „weitergehend“ erhöht. Auch in der Nachtzeit wird am Gebäude bereits die Schwelle der Gesundheitsgefährdung im Referenzfall 2040 erreicht. Hier kommt es infolge des Vorhabens zu einer Pegelzunahme von bis zu 0,7 dB(A).

### **1.1.3 Schutzmaßnahmen**

Ein Anspruch auf die Festsetzung von Schallschutzmaßnahmen besteht grundsätzlich dann, wenn der Beurteilungspegel an einem schutzbedürftigen Gebäude oder in einem Außenwohnbereich die gebietsbezogenen Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bzw. die höchstzulässigen Werte gemäß § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV überschreitet.

Gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG gilt der Vorrang aktiver Schallschutzmaßnahmen (§ 41 Abs. 1 BImSchG) nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG gelten die Vorgaben nach § 41 Abs. 1 BImSchG nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. In diesen Konstellationen kommt eine angemessene Entschädigung – insbesondere durch die Gewährung passiven Schallschutzes nach § 42 BImSchG – in Betracht. Die Entschädigung ist für Schallschutzmaßnahmen an der baulichen Anlage, § 42 Abs. 2 Satz 1 BImSchG, zu leisten. Soweit weder aktive noch passive bauliche Schutzmaßnahmen hinreichend Abhilfe schaffen, ist eine Entschädigung in Geld nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 LVwVfG i. V. m. § 42 Abs. 2 BImSchG möglich.

Vorliegend wurden als aktive Lärmschutzmaßnahmen die hochabsorbierende Verkleidung der höher liegenden Stützwände entlang der Geh- und Radwege festgelegt. Weiterhin wird als Straßendeckschicht ein Splittmastixasphalt mit einer pegelmindernden Straßendeckschichtkorrektur von -2,6 dB für Pkw und -1,8 dB für Lkw vorgesehen.

Mit den vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen können die prognostizierten Beurteilungspegel zwar gesenkt werden. Es verbleiben aber dennoch Grenzwertüberschreitungen.

Weitergehende aktive Schallschutzmaßnahmen scheiden aufgrund der beengten innerstädtischen Platzverhältnisse aus. Sind weitergehende aktive Schallschutzmaßnahmen technisch nicht realisierbar oder mit anderen Belangen nicht vereinbar, können sie unterbleiben. In diesem Fall hat der Eigentümer der betroffenen Anlage gegen den Vorhabenträger einen Anspruch auf Erstattung der Aufwendungen für notwendige passive Schallschutzmaßnahmen.

Für die verbleibenden Beeinträchtigungen besteht für die entsprechend betroffenen Geschosse und Fassaden der Gebäude Buchweg 18 und Buchweg 20 dem Grunde nach ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen (vgl. Entscheidung unter Abschnitt A., II., 3., 3.1 dieses Beschlusses).

#### Anmerkung:

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

#### **1.1.4. Schalltechnische Untersuchung Schiene**

Der Vorhabenträger hat mit der Planunterlage 17.2 eine Schalltechnische Untersuchung Schiene vorgelegt, in welcher geprüft wurde, ob die Baumaßnahme, welche auch einen erheblichen baulichen Eingriff in die Bahnstrecke nach der 16. BImSchV darstellt, zu einer „wesentlichen Veränderung“ und ggf. zu erforderlichen Schutzmaßnahmen führt.

Hinsichtlich der Grundlagen der Berechnung sowie das Berechnungsverfahren wird auf das Gutachten verwiesen.

Das Ergebnis der schalltechnischen Berechnungen ist, dass es durch die Auffassung des Bahnübergangs im Zuge der B32 und die Errichtung der Eisenbahnüberführung zu keiner wesentlichen Änderung der Schallsituation nach der 16. BImSchV kommt und somit kein Anspruch auf Lärmvorsorge besteht.

#### **1.2 Bauzeitliche Verkehrsführung**

Das Gutachten hat überdies die Verkehrsimmissionen auf der ausgewiesenen Umleitungsstrecke B32, bedingt durch die Baumaßnahme, gem. § 14 FStrG betrachtet.

Gemäß § 14 Abs. 6 FStrG kann der Eigentümer einer baulichen Anlage, die an einer ausgewiesenen Umleitungsstrecke gelegen ist, vom Vorhabenträger für die gesperrte Bundesfernstraße in der Baulast des Bundes Ersatz der erbrachten notwendigen Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen an der baulichen Anlage auf Antrag verlangen, wenn durch die Sperrung der Hauptfahrbahn der Bundesfernstraße in der Baulast des Bundes

1. der vom Straßenverkehr auf der Umleitungsstrecke ausgehende Lärm um mindestens 3 Dezibel (A) erhöht wird,
2. der Beurteilungspegel 64 Dezibel (A) am Tage (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr) oder 54 Dezibel (A) in der Nacht (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) überschreitet und
3. eine Verkehrszunahme verursacht wird, die ab Sperrung der Bundesfernstraße voraussichtlich länger als zwei Jahre andauern wird.

Ein Anspruch besteht nicht, wenn die Lärmerhöhung insbesondere wegen der besonderen Art der Nutzung der baulichen Anlage zumutbar ist oder zugunsten des Betroffenen innerhalb eines angemessenen Zeitraums nach der Sperrung sonstige Lärmschutzmaßnahmen an der Umleitungsstrecke umgesetzt werden.

Vorliegend erfolgt die bauzeitliche Verkehrsführung fast über die gesamte Bauzeit hinweg, also ca. 4 Jahre.

Ausweilich des Gutachtens sind an fünf betroffenen Gebäuden die Voraussetzungen des § 14 FStrG erfüllt, sodass ein Anspruch auf entsprechende Maßnahmen besteht. Dies betrifft die entsprechenden Geschosse und Fassadenseiten in der Bahnhofstraße 36/1 und 36/2 sowie 48, Karl-Hirnbein-Straße 1 und die Ravensburger Straße 13.

Für diese Gebäude wird ebenfalls unter Abschnitt A., II., 3., 3.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses ein Anspruch auf passiver Lärmschutz festgelegt

### **1.3 Lärmfernwirkung**

§ 41 BImSchG und die 16. BImSchV beziehen sich nur auf den Lärm, der von der zu bauenden oder zu ändernden Straße selbst ausgeht. Durch den Aus- bzw. Neubau einer Straße können aber auch Verkehrsbeziehungen entstehen, die außerhalb des Aus- bzw. Neubauabschnitts in anderen Teilbereichen des Straßennetzes auch zu Mehrverkehr führen können. Durch diesen Mehrverkehr kann dann zusätzlicher Lärm ausgelöst werden. Dieser Effekt wird als sog. Fernwirkung des Lärms bezeichnet. Mittelbare Lärmwirkungen sind – unter bestimmten Voraussetzungen – im Rahmen der Abwägung zu behandeln.

Die Verkehrsuntersuchung (Planunterlage 21.1) zeigt auf, dass es infolge der Realisierung des Vorhabens zu kleinräumigen Verkehrsverlagerungen kommt (vgl. hierzu die Ausführungen unter Abschnitt B., V., 3. dieses Beschlusses).

Der Vorhabenträger hat mit der Planunterlage 17.6 ein Gutachten zum mittelbaren Lärm, also der sog. Lärmfernwirkung, vorgelegt. Die Untersuchung bezieht sich auf die Bereiche außerhalb des eigentlichen Maßnahmenbereichs, die aufgrund von erzeugtem oder verlagertem Verkehr im weiteren Netz dennoch eine erhebliche Lärmmehrbelastung aufweisen.

Zur Beurteilung, ob sich durch die resultierenden Verkehrsverlagerungen bzw. infolge des „mittelbaren Lärms“ des Vorhabens Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach ergeben, sind zunächst die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung ermittelten Verkehrsstärken für den Referenzfall 2040 und den Planfall 2040 vergleichend gegenüber zu stellen. Zwischen den Prognosefällen wird die Differenz gebildet (Prüfschritt 1).

Anschließend wurde geprüft, ob zwischen dem Planfeststellungsvorhaben und den zu erwartenden Verkehrszunahmen auf anderen Straßen ein eindeutiger Ursachenzusammenhang besteht (Prüfschritt 2).

In Prüfschritt 3 wird untersucht, ob durch den zu erwartenden, künftigen Verkehr im prognostizierten Planfall an den betroffenen Gebäuden Beurteilungspegel von 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts überschritten werden. Diese Pegel sind analog zu den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV für Dorf- und Mischgebiete definiert und bieten für die Abwägung eine erste Orientierung (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.03.2005, Az. 4 A 18.04).

Werden die oben genannten Orientierungswerte von 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts in den anspruchsberechtigten Untersuchungsabschnitten überschritten, ist in einem weiteren Schritt zu prüfen, ob der infolge des Planfeststellungsvorhabens resultierende Lärmzuwachs mehr als unerheblich ist (Prüfschritt 4). Die Erheblichkeit wird bejaht, wenn an anderen Straßen das Lärmniveau um mindestens 3 dB(A) steigt (wobei ab 2,1 dB(A) aufgerundet wird). Ist die Erheblichkeit zu bejahen, sind in den betroffenen Wohngebieten regelmäßig keine gesunden Wohnverhältnisse mehr gewahrt und das Abwägungsgebot vermittelt dementsprechend einen Rechtsanspruch auf Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen (vgl. BVerwG, Urt. v. 17.03.2005 – 4 A 18.04).

Ist keine erhebliche Steigerung der Lärmeinwirkungen gegeben, ist in einem abschließenden Prüfschritt 5 zu prüfen, ob der Beurteilungspegel durch die Straßenverkehrsimmisionen im Prognose-Planfall 2040 auf 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts erhöht oder der Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) weitergehend erhöht wird.

Werden die Prüfschritte 1 bis 3 und 5 kumulativ erfüllt, besteht zumindest ein Rechtsanspruch auf eine Prüfung und abwägungsfehlerfreie Entscheidung im Rahmen des Zulassungsverfahrens. Es ist zu berücksichtigen, dass eine Pegeländerung von 1 dB(A) als gerade noch wahrnehmbar gilt. In der Regel sollte daher die Einzelfallprüfung nur bei einem Pegelzuwachs von > 1 dB(A) zu einem Anspruch auf Lärmvorsorge [dem Grunde nach] führen. Da davon ausgegangen werden kann, dass sich bei einer Zunahme des Außenpegels von ≤ 1 dB(A) auch der Innenpegel kaum merklich ändert, kann in diesem Fall auf eine Beurteilung der Umfassungsbauteile nach der 24. BImSchV verzichtet werden (Leitfaden zur Durchführung von passiven Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge und Lärmsanierung, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Stand 03. September 2019).

Auf die Prüfung der einzelnen Prüfschritte wird auf die Planunterlage 17.6 – Schalltechnische Untersuchung Lärmfernwirkung, ab Seite 16, verwiesen.

Das Gutachten zeigt auf, dass für einige Gebäude Anspruch auf Lärmvorsorge aufgrund der Überschreitung der Orientierungswerte von 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts besteht: An betreffenden Stockwerken und Fassaden der Gebäude Buchweg 8, Buchweg 12, Buchweg 14, Buchweg 16, Buchweg 18, Erzbergerstraße 4, 12, 13, und 14 sowie Gegenbaurstraße 43, Isnyerstraße 25 und 30 und Ravensburger Straße 4, 6 und 8, überdies Zunfthausgasse 19 besteht ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen.

Weiterhin wird an diversen Gebäuden die sog. Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts mit einer gleichzeitigen Pegelzunahme von mehr als 1 dB(A) überschritten. Für die betreffenden Gebäudestockwerke- und Seiten der folgenden Gebäude wird ebenfalls der Anspruch auf passiven Lärmschutz festgelegt: Buchweg 6, 8, Ravensburgerstraße 68, Waldburgweg 8, 10 und 12, Erzbergerstraße 12, 15, 20 und 22, Friedrich-Ebert-Straße 3, Isnyer Straße 18 und 25,

Für diese Gebäude wird ein Anspruch auf passiven Schallschutz unter Abschnitt A., II., 3., 3.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses dem Grunde nach festgesetzt.

#### **1.4 Baubedingte Lärmimmissionen**

Gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG sind dem Vorhabenträger im Planfeststellungsbeschluss Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld, § 74 Abs. 2 Satz 3 LVwVfG.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 10.07.2012, Az. 7 A 11.11) erfasst § 74 Abs. 2 LVwVfG auch solche nachteiligen Wirkungen, die

durch Lärm, Erschütterungen und Staub aufgrund der Bauarbeiten für das planfestgestellte Vorhaben entstehen.

Ob nachteilige Wirkungen im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG vorliegen, beurteilt sich bei Baulärm nach § 22 Abs. 1, § 3 Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit der gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG maßgeblichen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) vom 19. August 1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 1. September 1970). Auf die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) kann selbst bei mehrjähriger Dauer einer Baustelle nicht zurückgegriffen werden; Baustellen sind vom Anwendungsbereich der TA Lärm ausdrücklich ausgeschlossen (Nr. 1 Buchst. f der TA Lärm).

Die AVV Baulärm konkretisiert das vom Normgeber für erforderlich gehaltene Schutzniveau in Nr. 3 differenzierend nach dem Gebietscharakter und nach Tages- und Nachtzeiten durch Festlegung bestimmter Immissionsrichtwerte. Die umliegende Wohnbebauung innerhalb des Untersuchungsgebietes konnte in die Gebiete Mischgebiet sowie Allgemeines Wohngebiet eingeordnet werden (vgl. Abbildung 1 der Planunterlage 17.3). Weitere umliegende Gebiete waren weniger schutzbedürftige Gewerbe- und Industriegebiete, sowie Sondergebiete und Flächen für Gemeinbedarf.

Bei den unmittelbar an die B32 anliegenden Bebauungen handelt es sich um Mischgebiete, bei welchen die AVV Baulärm tagsüber einen Immissionsrichtwert von 60 dB(A) und nachts 45 dB(A) festlegt. Bei den dahinter liegenden Allgemeinen Wohngebieten wird der Immissionsrichtwert in der AVV Baulärm auf 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts festgelegt.

Die höchstrichterliche Rechtsprechung legt darüber hinaus bei Überschreitungen eines Wertes von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts fest, dass ein kritischer Bereich hinsichtlich einer Gesundheitsgefährdung nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG für lärm betroffene Anwohner erreicht ist (sog. Schwelle zur Gesundheitsgefährdung, BVerwG, Urteil vom 10.11.2004, Az. 9 A 67/03).

Nach Ziffer 3.1.1 der AVV Baulärm gilt der Immissionsrichtwert als überschritten, wenn der Beurteilungspegel den Richtwert überschreitet oder der Immissionsrichtwert für die Nachtzeit von einem oder mehreren Messwerten um mehr als 20 dB(A) überschritten wird (Spitzenpegel). Überschreitet der Beurteilungspegel den Immissionsrichtwert um mehr als 5 dB(A), sind Maßnahmen zur Minderung des Baulärms anzuordnen.

#### **1.4.1 Methode der Baulärmprognose**

Der Vorhabenträger hat eine Schalltechnische Untersuchung zum Baulärm vorgelegt (Planunterlage 17.3, Fassung vom 21.06.2023), in welcher die für die umliegenden Bebauungen zu erwartenden Schallimmissionen durch die Baustelle prognostiziert und die Auswirkungen auf die angrenzende Bebauung beurteilt wurden.

Der Baulärmprognose liegen die Randbedingungen der vorläufigen Bauablaufplanung zugrunde, auf den Bauablaufplan wird verwiesen (Anlage A3 – A4 der Planunterlage 17.3). Die AVV Baulärm enthält kein eigenes Berechnungsverfahren, sondern schreibt lediglich das Messverfahren der baubedingten Geräuschimmissionen vor. Die Ausbreitungsberechnung erfolgte vorliegend auf der Basis der DIN ISO 9613-2 und mit dem EDV-Programm SoundPlan 8.2. Berücksichtigt wurden u.a. die Anteile der Reflexionen der Schallquellen an Stützmauern, Hausfassaden oder anderen Flächen, Pegeländerungen aufgrund des Abstandes, Luftabsorption, aufgrund der Boden- und Meteorologiedämpfung oder durch topographische oder bauliche Gegebenheiten.

Im Rahmen der Untersuchung wurden verschiedene Immissionsorte entsprechend dem Bauablaufkonzept betrachtet.

Die Planfeststellungsbehörde schätzt die Schalltechnische Untersuchung zum Baulärm als plausibel und nachvollziehbar ein. Es liegen keine Anhaltspunkte vor, dies in Frage zu stellen. Insbesondere sind keine substantiellen Einwände gegen die Richtigkeit der durchgeführten Untersuchungen und der hierbei gewonnenen Erkenntnisse von Trägern öffentlicher Belange oder von privaten Einwendern vorgetragen worden.

#### **1.4.2 Ergebnis der Schalltechnischen Untersuchung Baulärm**

Die vom Vorhabenträger vorgelegte Untersuchung zum Baustellenlärm stellt die zu erwartenden Schallbelastungen im Sinne einer oberen Abschätzung der zu erwartenden Immissionen nachvollziehbar dar. Die Prognoseberechnungen kommen als Vergleich der errechneten Immissionspegel mit den jeweils einschlägigen Richtwerten der AVV Baulärm zu dem Ergebnis, dass es während der gesamten Bauphase zu starken Belastungen durch Baulärm kommen wird. Es sind deutliche Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm zu erwarten, wobei teilweise auch die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts überschritten wird. Die detaillierten Ergebnisse der stockwerks- und fassadenbezogenen Einzelpunktberechnungen sind im Anhang zum Baulärmgutachten dargestellt.

#### Bauphasen Tageszeitraum

In nahezu jeder Bauphase kommt es zu Überschreitungen der gebietsabhängigen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm. Besonders lärmintensiv mit einer besonders hohen Anzahl an betroffenen Gebäuden werden die Bauphasen 2a, 3a, 3b, 4b, 5c sowie 5d. Eine Überschreitung der sog. Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts) erfolgt dagegen in verhältnismäßig geringem Umfang in den Bauphasen 2a, 3a, 4b: Am stärksten betroffen sind in der Bauphase 2a die unmittelbar an der Baustelle liegenden Wohngebäude der Ravensburger Straße 36, der Hinderofenweg 11 und 13, sowie die Karl-Hirnbein-Straße 2. In der Bauphase 3a kommt es zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Gebäude in der Ravensburger Straße 12 und 13, während in Bauphase 4b besonders nur das Gebäude in der Ravensburger Straße 13 betroffen ist.

### Bauphasen Nachtzeitraum

In den beiden Bauphasen 5b und 5d erfolgt die Bautätigkeit zur Nachtzeit, also in der Zeit von 20 – 7 Uhr. Die beiden Bauphasen umfassen nach dem zugrundeliegenden Bauphasenplan insgesamt 4 Nächte. Die nächtliche Bautätigkeit ist zur Herstellung des Bauwerks 2 (Eisenbahnüberführung) erforderlich. In beiden nächtlichen Bauphasen kommt es zur einer Überschreitung der Richtwerte der AVV Baulärm, in Bauphase 5d sogar zur Überschreitung der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle hinsichtlich der Gebäude Bahnhofstraße 36, 42 und 48 sowie Hinderofenweg 10, Praßbergstraße 6 und 7 sowie die Ravensburger Straße 13.

#### **1.4.3 Berücksichtigung der Lärmvorbelastung**

Die in der AVV Baulärm in Nr. 3.1.1. festgelegten Immissionsrichtwerte entfalten nur für den Regelfall Bindungswirkung. Da die AVV Baulärm als Maßstab für die Zumutbarkeit von Baustellenlärm auf die abstrakt bestimmte Schutzwürdigkeit von Gebieten abhebt, kommen Abweichungen vom Immissionsrichtwert nach oben vielmehr nur dann in Frage, wenn die Schutzwürdigkeit des Einwirkungsbereichs der Baustelle im konkreten Fall ausnahmsweise geringer zu bemessen ist als in den gebietsbezogen festgelegten Immissionsrichtwerten. Dies entspricht auch dem Anliegen des Gesetzgebers, die besonderen Verhältnisse berücksichtigen zu können, unter denen Baumaschinen zum Einsatz kommen (vgl. BTDrucks IV/3584 S. 2). Eine Abweichung von den Immissionsrichtwerten kann danach etwa dann in Betracht kommen, wenn im Einwirkungsbereich der Baustelle eine tatsächliche Lärmvorbelastung vorhanden ist, die über dem maßgeblichen Richtwert der AVV Baulärm liegt, wobei „Vorbelastung“ nicht nur die Vorbelastung durch andere Baustellen erfasst, sondern im natürlichen Wortsinn zu verstehen ist. Darauf, von welcher Lärmquelle die tatsächliche Vorbelastung verursacht wird, kommt es daher nicht an, sodass auch Verkehrslärm als Vorbelastung miteinbezogen wird (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 - 7 A 11.11, Rn. 59).

Der in der Schalltechnischen Untersuchung Straße (Planunterlage 17.1) dargestellte Referenzfall 2040 ist zur bestehenden Vorbelastung durch Verkehrslärm vergleichbar, da laut dem Verkehrsgutachten (Planunterlage 21.1) hinsichtlich der Lärmbelastung vergleichbare Verkehrsmenge vorliegt.

Vorliegend hat der Vorhabenträger bei der Bestimmung der Zumutbarkeitsschwelle auf die Einbeziehung der vorhandenen Lärmbelastung durch Verkehrslärm verzichtet. Dies kommt den betroffenen Anwohnern dergestalt zugute, dass eine ggf. vorzunehmende Anhebung der Zumutbarkeitsschwelle nicht erfolgt ist. Das Schutzniveau ist daher für die betroffenen Anwohner günstiger angesetzt worden.

#### **1.4.4 Schutzmaßnahmen Konzept**

Wird der von der AVV Baulärm vorgegebenen Immissionsrichtwert um mehr als 5 dB(A) überschritten, sind für diese bauzeitlichen nachteiligen Wirkungen entsprechende Schutzmaßnahmen im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG

anzuordnen (vgl. Ziffer 4.1 der AVV Baulärm). Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts erfasst § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG auch solche nachteiligen Wirkungen, die durch Lärm, Erschütterungen und Staub aufgrund der Bauarbeiten für das planfestgestellte Vorhaben entstehen (BVerwG, Beschluss vom 27.01.1988 – BVerwG 4 B 7.88).

In der Schalltechnischen Untersuchung zum Baulärm wurden diverse Schutzmaßnahmen vorgeschlagen (vgl. Seite 22 ff).

Dem Vorhabenträger werden unter Abschnitt A., V., 1., 1.1 dieses Beschlusses u.a. die folgenden Maßnahmen zur Minderung der Belastungen durch Baulärm verbindlich als Nebenbestimmung auferlegt (Schutzmaßnahmenkonzept):

#### Bauzeitlicher Schallschutzzaun

Der Vorhabenträger hat eine temporäre Schallschutzwand (vgl. Abbildung 3 der Planunterlage 17.3) zu errichten. Diese beträgt eine Länge von ca. 130 m sowie eine Höhe von 2,5 m. Die Schallschutzwand ist bei der Baulärmprognose bereits berücksichtigt und somit zwingend als Maßnahme zur Verringerung des Baulärms erforderlich.

#### Baumaschinen und Geräte

Die eingesetzten Baumaschinen und Geräte müssen dem Stand der Schallminderungstechnik entsprechen: Der Vorhabenträger muss sicherstellen, dass die Baumaschinen den Anforderungen der 32. BImSchV sowie der Richtlinie 2000/14/EG entsprechen.

#### Beschränkung der Betriebszeiten

Die Bauzeit darf ausschließlich im Tagzeitraum von 7 bis 20 Uhr mit einer maximalen Einwirkdauer von 8 Stunden der lautstarken Baumaschinen erfolgen. Die Arbeiten erfolgen im Nachtzeitraum von 20 bis 7 Uhr mit einer Arbeitszeit von maximal 6 Stunden der lautstarken Baumaschinen. Diese Maßnahme wurde bereits in den Berechnungen im Baulärm berücksichtigt.

#### Bauablauf

Weiterhin hat der Vorhabenträger darauf hinzuwirken, dass, sofern es vom Bauablauf her möglich und sinnvoll ist, auf geräuscharme Bauverfahren zurückgegriffen wird. Dies betrifft beispielsweise die Herstellung der Bohrpfahlwände.

#### Lärmmonitoring

Der Vorhabenträger führt baubegleitende Überwachungsmessungen, insbesondere während der lärmintensiven Baumaßnahmen, durch. Das umfassende Monitoring dient der Ermittlung und der Dokumentation des durch die Baustelle verursachten Baulärms.

### Anwohnerinformation und Ansprechpartner

Als organisatorische Maßnahme erfolgt eine ausführliche Information des vom Baulärm betroffenen Personenkreises über Art und Dauer der Baumaßnahmen, über den Umfang der zu erwartenden Beeinträchtigungen sowie ihren Anspruch auf Ersatzwohnraum. Hiermit soll den Betroffenen die Möglichkeit gegeben werden, sich mit ihrer persönlichen Planung für den Tagesablauf auf die besondere Situation einzustellen.

Darüber hinaus hat der Vorhabenträger gegenüber dem vom Baulärm betroffenen Personenkreis eine Ansprechstelle zu benennen, an die sich die Betroffenen wenden können, wenn besondere Probleme im Zusammenhang mit Geräuschimmissionen auftreten.

Weitergehende Maßnahmen zur Minderung des Baulärms sind nicht ersichtlich und drängen sich der Planfeststellungsbehörde nicht auf. Insbesondere schätzt die Planfeststellungsbehörde den Einbau der Schallschutzfenster bereits zur Bauzeit im Hinblick auf die lediglich temporären Beeinträchtigungen von Baustellenlärm als nicht verhältnismäßig ein. Zwar steht einigen Einwendern infolge der Umsetzung des Vorhabens nach der 16. BImSchV ein Anspruch auf Entschädigung für passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach zu. Die Verpflichtung des Vorhabenträgers, zu gewährleisten, dass die Schallschutzfenster bereits vor Baubeginn eingebaut werden, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht möglich, da der Einbau von Schallschutzfenstern von mehreren Faktoren abhängt, die nicht unbedingt im Einflussbereich des Vorhabenträgers liegen (beispielsweise Verfügbarkeit der Handwerker). Der Vorhabenträger sagt zu, sich darum zu bemühen, dass die Schallschutzfenster nach Möglichkeit während der Bauzeit bei den Anspruchsberechtigten eingebaut werden (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 1. dieses Beschlusses). Da die Einwander jedoch nur einen Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen nach Umsetzung der Baumaßnahme aus der 16. BImSchV haben und der Einbau der passiven Schallschutzfenster bereits zur Bauzeit nicht verhältnismäßig wäre, besteht kein Anspruch darauf, den Einbau vor Beginn der Bauphase einzufordern.

Eine Beschränkung der Bautätigkeit ausschließlich auf den Tagzeitraum war in Betracht zu ziehen. Im Nachtzeitraum (20 bis 7 Uhr) finden mit Ausnahme der Bauphase 5b und 5d keine Bauarbeiten statt. Die nächtlichen Bauarbeiten beschränken sich nach dem voraussichtlichen Bauablaufplan in beiden Bauphasen dabei jeweils auf 2 Nächte, die nicht aufeinanderfolgend sind. Die geplanten 4 Nächte mit nächtlicher Bautätigkeit sind jedoch zwingend erforderlich und aus betrieblichen Gründen zwingen im Nachtzeitraum durchzuführen: Arbeiten im Gefahrenbereich der Gleise können auf Anordnung der Bahn nur in nächtlichen Zugpausen ausgeführt werden. Zudem würden sich durch die Begrenzung der Bautätigkeit auf ausschließlich im Tagzeitraum die Kosten der Baumaßnahme erhöhen. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ist ein vollständiger Verzicht auf nächtliche Bautätigkeit

daher nicht möglich. Im Vergleich zur Gesamtbauzeit von ca. 4 Jahren ist die nächtliche Bautätigkeit auch verhältnismäßig und damit hinnehmbar.

Der Wirkungsgrad von zusätzlichen mobilen Lärmschutzwänden ist abhängig von deren Höhe und Lage, der Positionierung (idealerweise nahe an der Lärmquelle) sowie vom Abstand und der Höhe des Immissionsorts. Die Problematik des Einsatzes mobiler Lärmschutzwände ist regelmäßig, dass diese nicht nahe an der Lärmquelle positioniert werden können, da eine Bewegungsfreiheit für die Baumaschinen und den Baustellenverkehr gewährleistet werden muss. Die Schallquellen „wandern“ auf dem Baustellengelände und die Lärmschutzwände müssten daher „mitwandern“, um eine optimale Wirkung zu entfalten. Aus diesem Grund sind mobile Lärmschutzwände bei Baustellen als organisatorisch schwierig zu beurteilen und stehen in einem schlechten Nutzen-Kosten-Verhältnis. Nach Einschätzung der Gutachterin sind die oben genannten Nachteile auch beim vorliegenden Vorhaben zu erwarten und ein Einhalten der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm auch mit dem Einsatz mobiler Lärmschutzwände nicht möglich. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde war deren Einsatz daher nachvollziehbar als unverhältnismäßig anzusehen und daher abzulehnen.

#### **1.4.5 Ersatzwohnraum und Entschädigung**

Durch die oben aufgeführten Schutzmaßnahmen können die Belastungen durch Baulärm zwar reduziert werden. Sie führen jedoch nicht dazu, dass die Richtwerte der AVV Baulärm in allen Bauphasen eingehalten bzw. die Schwelle der Gesundheitsgefährdung bauphasenweise nicht erreicht oder überschritten wird.

##### **1.4.5.1 Entschädigung**

Für die verbleibenden Beeinträchtigungen, die den Betroffenen nicht mehr zugemutet werden können, steht den Anspruchsberechtigten gegen den Vorhabenträger ein Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld zu. Für diese gleichwohl verbleibenden unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen während der Bauzeit wird daher den Betroffenen im verfügbaren Teil dieses Beschlusses ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach zugesprochen (vgl. Nebenbestimmung unter Abschnitt A., V., 1., 1.1, 1.1.10 dieses Beschlusses).

Die Höhe der Entschädigung ist mit den Anspruchsberechtigten zu vereinbaren. Soweit die Anspruchsberechtigten und der Vorhabenträger über die Höhe der Entschädigung keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde. Der Anspruch entfällt im Übrigen für die Tage bzw. Nächte, an denen Ersatzwohnraum in Anspruch genommen wird bzw. wurde.

Anspruchsberechtigt sind grundsätzlich Eigentümer und gewerbliche Mieter, soweit sie eine nachteilige Wirkung des Planvorhabens auf ihren Gewerbebetrieb geltend machen können (Art. 14 GG). Wohnraummieter und andere, lediglich obligatorisch berechnete, private Nutzer sind nicht anspruchsberechtigt. Sie sind ausreichend mittelbar über

zivilrechtliche Ansprüche (z.B. Mietminderung wegen durch die Verlärmung geminderter Tauglichkeit des gemieteten Wohnraumes) geschützt.

Darüber hinaus gehende Entschädigungsansprüche aufgrund von unzumutbarem Baulärm werden dem Grunde nach festgesetzt (vgl. Nebenbestimmung unter Abschnitt A., V., 1., 1.1.10 dieses Beschlusses).

Die Bestimmung der Zumutbarkeitsschwelle für Entschädigungsansprüche erfolgt vorliegend in Anlehnung an die 24. BImSchV, die im Gegensatz zur AVV Baulärm nicht nur gebietsbezogene Immissionsrichtwerte, sondern vielmehr die Herleitung konkreter und auf die jeweilige Raumnutzung bezogene Innenraumpegel erlaubt (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, Az. 7 A 11/11).

Als Zumutbarkeitsschwelle für schutzbedürftige Räume werden hier demnach folgende Beurteilungspegel herangezogen:

- Für Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen, Unterrichtsräume tagsüber 40 dB(A),
- für Gewerblich genutzte Räume z.B. Büroräume tagsüber 45 dB(A),
- für Schlafräume nachts 30 dB(A).

Auf Grundlage dieser Innengeräuschpegel lassen sich für die üblichen Raumgeometrien und Außenwandschalldämmmaße sowie unter Berücksichtigung eines Fensterschalldämmmaßes entsprechend der Schallschutzklasse 2, welche üblich für neuere Fenster sind, nach den in der Anlage zur 24. BImSchV genannten Gleichungen 1 bzw. 2 Außengeräuschpegel abschätzen, bei deren Einhaltung dann auch keine Überschreitung der o.g. Innengeräuschpegel zu erwarten ist. Diese Außengeräuschpegel können daher ebenfalls als Grundlage für die Leistung einer Entschädigung für die Verlärmung von Innenräumen herangezogen werden. Die Außengeräuschpegel betragen entsprechend der vorgenannten pauschalierenden Annahmen in Abhängigkeit von den zugrunde gelegten Raumgeometrien sowie dem jeweiligen Verhältnis zwischen Wand- und Fensterfläche:

- ca. 67 dB(A) tagsüber für Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume,
- ca. 72 dB(A) tagsüber für gewerblich genutzte Räume wie Büroräume,
- ca. 60 dB(A) nachts für Schlafräume in Wohnungen.

Insgesamt werden hier nachteilige Wirkungen im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG hinsichtlich der Verlärmung von Innenräumen gebietsunabhängig schließlich bei der Überschreitung der folgenden Geräuschpegel angenommen:

<b>Nutzung</b>	<b>Regelmäßiger Nutzungszeitraum</b>	<b>Geräuschpegel innen in dB(A)</b>	<b>Geräuschpegel außen in dB(A)</b>
----------------	--------------------------------------	-------------------------------------	-------------------------------------

Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen, Unterrichtsräume	Tagsüber von 7 – 20 Uhr	40	<b>67</b>
Gewerblich genutzte Räume (z.B. Büroräume)	Tagsüber von 7 – 20 Uhr	45	<b>72</b>
Schlafräume	Nachts von 20 – 07 Uhr	30	<b>60</b>

Daraus folgend ergibt sich für die folgenden Betroffenen ausweislich aus dem Baulärmgutachten, Planunterlage 17.3, vorbehaltlich des während der Bauzeit durchzuführenden Lärmmonitorings, einen Entschädigungsanspruch:

<b>Straße und Nr.</b>	<b>PLZ</b>	<b>Fassadenseite</b>	<b>Bauphase</b>
Hinderofenweg 13	88239	Süd-West-Fassade	2a
Karl-Hirnbein-Straße 2	88239	Nord-Ost-Fassade	2a
Ravensburger Straße 36	88239	Süd-West-Fassade	2a
Buchweg 20	88239	Nord-Fassade	3a
Ravensburger Straße 13	88239	Nord-Fassade Ost-Fassade	3a
Ravensburger Straße 15	88239	Ost-Fassade	3a
Ravensburger Straße 12	88239	Nord-Fassade Ost-Fassade	3a
Bahnhofstraße 48	88239	Nord-Fassade	3b
Ravensburger Straße 13	88239	Nord-Fassade	3b
Bahnhofstraße 48	88239	Nord-Fassade	4b
Ravensburger Straße 12	88239	Nord-Fassade West-Fassade	4b
Ravensburger Straße 13	88239	Nord-Fassade	4b
Buchweg 20	88239	West-Fassade	10
Ravensburger Straße 12	88239	Ost-Fassade	10

Mit diesem Beschluss wird deshalb eine Entschädigungszahlung dem Grunde nach bezogen auf die Tage festgesetzt, an denen der im Rahmen der detaillierten Baulärmprognose des Schalltechnischen Gutachtens berechnete Beurteilungspegel tagsüber 67 dB(A) bezogen auf Wohnräume, Behandlungs- und Unterrichtsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume bzw. 72 dB(A) für sonstige gewerblich genutzte

Räume wie Büroräume überschreitet (vgl. Nebenbestimmung unter Abschnitt A., V., 1., 1.1, 1.1.10 dieses Beschlusses).

#### 1.4.5.2 Ersatzwohnraum

Ab den gesundheitsgefährdenden Beurteilungspegeln von 70 dB(A) tagsüber vor Wohnräumen bzw. 60 dB(A) nachts vor Schlafräumen kann die lärmbedingte Nutzungsbeeinträchtigung jedoch nicht mehr durch geldwerte Ausgleichszahlungen entschädigt werden, sodass den von dem Baulärm betroffenen Anwohnern grundsätzlich spätestens ab diesen Werten Ersatzwohn- bzw. Schlafräum zur Verfügung zu stellen ist.

Der Vorhabenträger hat daher den betroffenen Anwohnern ab der Überschreitung der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) tags vor Wohnräumen bzw. 60 dB(A) nachts vor Schlafräumen demzufolge das Angebot von Ersatzwohnraum zu unterbreiten. Denn in verschiedenen Bauphasen verbleiben selbst nach der Auferlegung der oben genannten Schutzmaßnahmen Beeinträchtigungen, die die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreiten. Das Rechtsgut der Gesundheit ist von besonderer Schutzwürdigkeit. Auf Kosten des Vorhabenträgers können die Betroffenen demnach beispielsweise einen Hotelaufenthalt in Anspruch nehmen. Dies wird dem Vorhabenträger ebenfalls unter Abschnitt A., V., 1., 1.1, 1.1.9 dieses Beschlusses als verbindliche Nebenbestimmung auferlegt.

Dies betrifft nachfolgend folgende Gebäude (vgl. Auflistung Anlage C1 der Planunterlage 17.3):

#### Im Tagzeitraum

<b>Straße und Nr.</b>	<b>PLZ</b>	<b>Geschoss</b>	<b>Fassadenseite</b>	<b>Bauphase</b>
Hinderofenweg 11	88239	1. Obergeschoss	Süd-West-Fassade	2a
Hinderofenweg 13	88239	Erdgeschoss 1. Obergeschoss	Süd-West-Fassade	2a
Karl-Hirnbein-Straße 2	88239	Erdgeschoss 1. Obergeschoss	Nord-Ost-Fassade	2a
Ravensburger Straße 36	88239	Erdgeschoss 1. Obergeschoss 2. Obergeschoss	Süd-West-Fassade	2a
Ravensburger Straße 36	88239	1. Obergeschoss 2. Obergeschoss	Süd-Ost-Fassade	2a
Ravensburger Straße 12	88239	Erdgeschoss 1. Obergeschoss 2. Obergeschoss 3. Obergeschoss	Nord-Fassade	3a

Ravensburger Straße 12	88239	1. Obergeschoss 2. Obergeschoss 3. Obergeschoss	Ost-Fassade	3a
Ravensburger Straße 13	88239	Erdgeschoss 1. Obergeschoss 2. Obergeschoss 3. Obergeschoss	Ost-Fassade	3a 4b
Ravensburger Straße 13	88239	1. Obergeschoss 2. Obergeschoss 3. Obergeschoss	Nord-Fassade	3a 4b

### Im Nachtzeitraum

<b>Straße und Nr.</b>	<b>PLZ</b>	<b>Geschoss</b>	<b>Fassadenseite</b>	<b>In Bauphase</b>
Bahnhofstraße 36	88239	Erdgeschoss 1. Obergeschoss 2. Obergeschoss 3. Obergeschoss 4. Obergeschoss 5. Obergeschoss	Nord-Ost-Fassade	5d
Bahnhofstraße 36	88239	Erdgeschoss 1. Obergeschoss 2. Obergeschoss 3. Obergeschoss 4. Obergeschoss 5. Obergeschoss	Nord-West- Fassade	5d
Bahnhofstraße 42	88239	1. Obergeschoss 2. Obergeschoss	Nord-Ost-Fassade	5d
Bahnhofstraße 48	88239	1. Obergeschoss 2. Obergeschoss	Nord-Fassade	5d
Hinderofenweg 10	88239	Erdgeschoss	Süd-Ost-Fassade	5d
Praßbergstraße 6	88239	1. Obergeschoss 2. Obergeschoss	Süd-Fassade	5d
Praßbergstraße 7	88239	1. Obergeschoss 2. Obergeschoss 3. Obergeschoss	Süd-Fassade	5d
Ravensburger Straße 13	88239	1. Obergeschoss 2. Obergeschoss 3. Obergeschoss	Nord-Fassade	5d

Als organisatorische Maßnahme bezüglich des Ersatzwohnraumes erfolgt eine ausführliche Information des vom Baulärm betroffenen Personenkreises über Art und Dauer der Baumaßnahmen sowie über den Umfang der zu erwartenden Beeinträchtigungen sowie ihren Anspruch auf Ersatzwohnraum. Hiermit soll den Betroffenen die Möglichkeit gegeben werden, sich mit ihrer persönlichen Planung für den Tagesablauf auf die besondere Situation einzustellen.

Darüber hinaus hat der Vorhabenträger gegenüber dem vom Baulärm betroffenen Personenkreis eine Ansprechstelle zu benennen, an die sich die Betroffenen wenden können, wenn besondere Probleme im Zusammenhang mit Geräuschimmissionen auftreten.

Die Untere Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Ravensburg hat in seiner Stellungnahme keine Bedenken geäußert.

## **1.5 Außenwohnbereich**

### **1.5.1 Verkehrslärm**

In der Planunterlage 17.1 (Schalltechnische Untersuchung Straße) ist eine Beurteilung der Lärmsituation im Außenwohnbereich (Garten, Terrassen, Balkone o.ä.) infolge des vorhabenbedingten Verkehrslärms erfolgt.

Das Gutachten zeigt, dass ausschließlich für das Gebäude Buchweg 18 dem Grunde nach Anspruch auf passiven Lärmschutz für den Garten besteht. Für den betroffenen Außenwohnbereich, welcher durch passive Maßnahmen nicht geschützt werden kann, ergibt sich daher der Anspruch auf Zahlung einer Entschädigung (vgl. Nebenbestimmung unter Abschnitt A., V., 1., 1.1, 1.1.11 dieses Beschlusses).

Der Zeitraum, in dem bei Überschreitung des entsprechenden Lärmpegels Entschädigungszahlungen dem Grunde nach zu leisten sind, wird auf die Monate April bis September beschränkt, weil nach allgemeiner Lebenserfahrung Außenwohnbereiche im Zeitraum von Oktober bis März regelmäßig nicht zum dauernden Aufenthalt von Menschen dienen.

### **1.5.2 Bauzeitlich**

Hinsichtlich der Betroffenheit der Außenwohnbereiche während der Bauzeit hat der Vorhabenträger die möglichen Grenzwertüberschreitungen je nach Bauphase für die jeweiligen Außenwohnbereiche geprüft. Auf die vorgelegten Unterlagen wird verwiesen (Schalltechnische Untersuchung, Betroffenen Außenwohnbereiche Baulärm B32 zu Außenwohnbereiche mit Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm am Tag, Außenwohnbereiche mit Überschreitung 70 dB(A) am Tag sowie die Übersichtskarte vom 10.02.2025).

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass bei zwei Grundstücken mit insgesamt 3 Außenwohnbereichen die Überschreitung der sog. Schwelle zur

Gesundheitsgefährdung überschritten wird. Unter Abschnitt A., V., 1., 1.1, 1.1.12 dieses Beschlusses wird dem Vorhabenträger auferlegt, diese Außenwohnbereiche im Rahmen des Lärmmonitorings in den fraglichen Bauphasen zu berücksichtigen. Bei gemessenen Grenzwertüberschreitungen wird der Zeitraum der Überschreitung entschädigt.

Weiterhin kam die Gutachterin zu dem Ergebnis, dass bei einer umfangreichen Anzahl an Außenwohnbereichen mit der Überschreitung der AVV Baulärm Richtwerte zu rechnen ist. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist es nicht praktikabel, jeden einzelnen dieser Außenwohnbereiche im Rahmen des Monitorings zu berücksichtigen. Dies zum einen deshalb, weil größtenteils mehrgeschossige Wohngebäude mit Balkonen betroffen sind. Ein Monitoring von Balkonen erfordert immer Zutritt zur Wohnung. Teilweise wäre je nach Bauphase über längere Zeit der zeitgleiche Zutritt zu einer Vielzahl von Wohnungen erforderlich. Dies kann auch nicht im Interesse der betroffenen Anwohner sein.

Die Planfeststellungsbehörde verpflichtet den Vorhabenträger daher durch ein Lärmmonitoring an sog. Referenzmesspunkten die Lärmimmissionen für Außenwohnbereiche zu erheben. Ein Referenzmesspunkt liegt dabei nach Möglichkeit im öffentlichen Raum. Die Anzahl der notwendigen Referenzpunkte liegt dabei im Ermessen der Gutachterin und richtet sich nach den konkreten örtlichen Gegebenheiten (Topographie, Lage der Gebäude etc.). An diesen Referenzmesspunkten wird der Baulärm fortlaufend gemessen. Aufgrund der vorhersehbaren, physikalischen Gesetzen folgenden Schallausbreitung können aus dem gemessenen Schallpegel am Referenzpunkt Aussagen über den wahrscheinlichen Schallpegel an anderer Stelle getroffen werden (z.B. an Balkonen). Die dabei stets beinhaltete grundsätzliche Messunsicherheit wird durch Sicherheitszuschläge einkalkuliert. Insofern liegen die Werte der Außenwohnbereiche auf der sicheren Seite.

Der Vorhabenträger hat hierzu für diese Außenwohnbereiche rechtzeitig vor Baubeginn ein geeignetes Monitoring-Konzept zu erarbeiten und der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

Sofern der Vorhabenträger dieses Monitoring-Konzept nicht vorlegt, da es nicht praktikabel ist oder aber dessen Kosten gegenüber den möglichen Entschädigungszahlungen in keinem wirtschaftlichen Verhältnis stehen, ist für alle betroffene Außenwohnbereiche aus der beigefügten Aufstellung für die jeweilige Bauphase eine Entschädigung zu leisten (vgl. Nebenbestimmung unter Abschnitt A., V., 1., 1.1, 1.1.12 dieses Beschlusses).

Für Außenwohnbereiche (hier insb. Balkone und in ähnlicher Weise nutzbare sonstige dauerhafte bauliche Außenanlagen/Freisitze/Terrassen), welche durch passive Maßnahmen nicht geschützt werden können, ergibt sich der Anspruch auf Zahlung einer Entschädigung bei Überschreitung des jeweils nach der AVV Baulärm

heranzuziehenden Tagesrichtwertes. Darüber hinaus wird der Zeitraum, in dem bei Überschreitung des Tagesrichtwertes Entschädigungszahlungen dem Grunde nach zu leisten sind, auf die Monate April bis September beschränkt, weil nach allgemeiner Lebenserfahrung Außenwohnbereiche im Zeitraum von Oktober bis März regelmäßig nicht zum dauernden Aufenthalt von Menschen dienen. Darüber hinaus entfällt der Anspruch im Zeitraum April bis September für die Tage, an denen Ersatzwohnraum bereitgestellt wird und insofern keine Nutzung des eigenen Außenwohnbereichs stattfindet. Eine entsprechende Entscheidung wurde in diesen Beschluss aufgenommen (vgl. Abschnitt A., V., 1., 1.1, 1.1.12).

## **1.6 Erschütterungen**

Im Hinblick auf den vorläufigen Bauablaufplan (vgl. Planunterlage 1, Erläuterungsbericht ab Seite 94) sind als erschütterungsintensive Bauphasen die Bauphase 3 zu nennen, in der Verbauarbeiten erfolgen, sowie die Bauphase 4, in der die Eisenbahnüberführung hergestellt wird. Hinzukommen die Herstellung der Stützwände in den Bauphasen 8 und 9.

In Anbetracht der Entfernung der Eisenbahnüberführung zu den nächstgelegenen Wohnbebauungen ist mit einer wesentlichen Beeinträchtigung durch Erschütterungen nicht zu rechnen. Die Stützwände werden zudem erschütterungsarm als Bohrpfahlwände hergestellt.

Zur Absicherung dieser Einschätzung wurden in diesem Planfeststellungsbeschluss entsprechende Nebenbestimmungen aufgenommen (vgl. Nebenbestimmungen unter Abschnitt A. V., 1., 1.1.2 und 1.3):

Der Vorhabenträger hat, soweit dies technisch möglich ist, erschütterungsarme Bauverfahren zu wählen (im Wesentlichen Bohren statt Rammen oder Rütteln). Der Vorhabenträger hat bereits über die Ausschreibung sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmer ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schall- und Erschütterungswirkung dem Stand der Technik entsprechen.

Bei der Durchführung des Vorhabens sind die Bestimmungen der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“ Teil 2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und Teil 3 (Einwirkungen auf bauliche Anlagen) zu beachten und dementsprechend ggf. notwendige Maßnahmen zu ergreifen.

Der Vorhabenträger hat, soweit dies technisch möglich ist, erschütterungsarme Bauverfahren zu wählen (im Wesentlichen Bohren statt Rammen oder Rütteln).

Bezüglich der Herstellung der Stützwände ist das Gebäude Ravensburger Straße 36 aufgrund der besonderen Umstände (altes Gebäude sowie bestehende Böschung zur Straße B32 hin) von Erschütterungen potentiell erheblich betroffen. Dem Vorhabenträger wird daher auferlegt, während der Herstellung der Bohrpfahlwand und

der Ankerlagen Erschütterungsmessungen in Echtzeit durchführen zu lassen. Bei einer Überschreitung definierter Erschütterungsgrenzwerte erfolgt eine automatisierte Mitteilung über das Mobilfunknetz an die betroffenen Eigentümer, eine verantwortliche Person der Baufirma sowie die örtliche Bauleitung des Vorhabenträgers

Um eventuelle Einflüsse der Baumaßnahme auf Gründung und Statik der umliegenden Gebäude frühzeitig zu erkennen und um Schäden zu vermeiden wird seitens des Vorhabenträgers ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt (vgl. Nebenbestimmung unter Abschnitt A., V., 5. dieses Beschlusses).

Durch die baubegleitenden Messungen und Beweissicherungen vor und nach Baubeginn können nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen von Erschütterungen aufgefangen bzw. ausgeglichen werden.

## **2. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung**

Die Zulässigkeit von Eingriffen in Natur und Landschaft ist in den §§ 14 ff. Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sowie §§ 14 ff. Naturschutzgesetz Baden-Württemberg (LNatSchG) geregelt. Diese Vorschriften stellen zwingendes Recht dar, welches nicht der Abwägung unterfällt. Nach Überprüfung der dort genannten Voraussetzungen kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe zulässig sind. Vermeidbare Beeinträchtigungen unterbleiben. Unvermeidbare Beeinträchtigungen werden, soweit dies sinnvoll ist, an Ort und Stelle ausgeglichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder ersetzt (Ersatzmaßnahmen). Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen sind - auch im Hinblick auf den Gesamtflächenbedarf und auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken und landwirtschaftlich genutzten Flächen - angemessen.

Der Beurteilung liegt insbesondere der Landschaftspflegerische Begleitplan in seiner aktuellen Fassung vom 31.01.2025 (im Folgenden „LBP“, Planunterlage 19.1) sowie die im Laufe des Planfeststellungsverfahrens erfolgten Planänderungen, mit denen das LBP-Maßnahmenkonzept geändert und ergänzt wurde, zugrunde.

Die Bestandserfassung und naturschutzfachliche Beurteilung erfolgten zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde einwandfrei. Die Erfassung der Naturgüter Boden, Wasser, Luft, Klima, Tiere und Pflanzen ist nach den gängigen fachlichen Standards erfolgt. Fehler drängen sich der Planfeststellungsbehörde insoweit nicht auf.

### **2.1 Eingriffe in Natur und Landschaft**

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

Das Vorhaben führt zu Eingriffen in Natur und Landschaft, diese werden jedoch nach Möglichkeit unterlassen. Unvermeidbare Eingriffe werden durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen oder in sonstiger Weise kompensiert.

Der LBP stellt die baubedingten, anlagebedingten und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt umfassend und nachvollziehbar dar. Bestandserfassung und naturschutzfachliche Beurteilung erfolgten methodisch einwandfrei. Das von dem Vorhabenträger im LBP vorgelegte Konzept für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurde im Zuge des Planfeststellungsverfahrens auf die Forderungen der Unteren Naturschutzbehörde hin dahingehend weiterentwickelt und optimiert, dass bei verschiedenen im ursprünglichen LBP vorgesehenen Maßnahmen Änderungen und Ergänzungen vorgenommen wurden.

Erhebliche Auswirkungen durch das Vorhaben für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sind hinsichtlich der Eingriffe in den Stadtpark Buch und das Landschaftsschutzgebiet „Hammerweiher mit Buch“ zu erwarten: Durch die Inanspruchnahme des Waldrandbereiches mit einzelnen Altbäumen werden die Habitate von streng geschützten Fledermausarten und Vogelarten im Stadtpark Buch erheblich beeinträchtigt. Ferner werden die festgestellten Flugbewegungen von Fledermäusen zwischen dem Stadtgebiet und dem Stadtpark Buch durch die teilweise Beseitigung des vorhandenen Baumbestandes und des Waldrandbereiches auf einer Länge von ca. 120 m Länge gestört.

Auswirkungen entstehen für das Schutzgut Fläche und Boden durch den Flächenentzug infolge von Überbauung, Versiegelung sowie Umnutzung von Flächen im Umfang von 16.600 m<sup>2</sup> Fläche. Jedoch erfolgt nur in sehr geringem Umfang eine Neuversiegelung natürlich gewachsener Böden (ca. 3.100 m<sup>2</sup> Fläche), da überwiegend bereits versiegelte Straßenflächen oder Standorte mit anthropogen gestörten Bodenverhältnissen im Bereich bestehender Verkehrs- und Gewerbeflächen betroffen sind. Weiterhin erfolgen zum Teil erhebliche Eingriffe in das Schutzgut durch die bauzeitliche Lagerung vom Aushub der B32 und der Inanspruchnahme von Flächen für die Umleitungsstrecken.

Das Schutzgut Erholung und Wohnumfeld wird durch die bauzeitliche erschwerte Zugänglichkeit der Erholungsbereiche (Stadtpark, Landschaftsschutzgebiet) sowie durch die dauerhafte Inanspruchnahme von Teilbereichen des Stadtpark Buches beeinträchtigt. Jedoch werden nach Abschluss der Baumaßnahme durch die bestehenden Barriere Effekte für Fußgänger und Radfahrende beseitigt werden, da eine sichere Querung der B32 über die Brückenbauwerke ermöglicht wird.

Negative Auswirkungen auf das Schutzgut Landschafts- bzw. Ortsbild entsteht vor allem durch die Zerschneidungswirkungen und die dauerhafte Veränderung des Landschaftsbildes und der Landschaftsstruktur infolge der Beseitigung der

stadtbildprägenden Bäume und von Gehölzbestand sowie durch die Anlage von technischer Bauwerke wie Stützmauern und Brücken.

Weiterhin sind keine nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter Grundwasser/Oberflächengewässer sowie Luft und Klima zu erwarten.

Für die Einzelheiten wird auf die Ausführungen hierzu im LBP (Planunterlage 19.1, ab S.31 ff.) verwiesen.

## **2.2 Vermeidung und Minimierung**

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

Nach § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG sind Beeinträchtigungen vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind. Vermeidbarkeit von Beeinträchtigung umfasst jedoch nicht die Möglichkeit, das Vorhaben von vornherein nicht durchzuführen; denn auf diese Weise wäre beinahe jeder Eingriff vermeidbar. Vielmehr ist mit Vermeidbarkeit gemeint, dass das Vorhaben an derselben Stelle ohne diese Beeinträchtigung von Natur und Landschaft realisierbar wäre.

Vorliegend unterbleiben nach der Planung vermeidbare Eingriffe und Beeinträchtigungen hinsichtlich Natur und Landschaft.

Zur Vermeidung und zur Minimierung der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sieht der Vorhabenträger ein Maßnahmenkonzept vor. Die Beschreibung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind den Ausführungen im aktuellen LBP vom 31.01.2025 (Planunterlage 19.1) sowie den Maßnahmenblättern (Planunterlage 9.3) zu entnehmen.

Es handelt sich bei den Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen insbesondere um folgende Maßnahmen:

### **2.2.1 Optimierung Ausführungsvariante**

Zur Vermeidung und Minimierung von Eingriffen in Natur und Landschaft trägt bereits die Wahl der Ausführungsvariante bei: Die Trassierung der B32 wurde dahingehend optimiert, dass die stadtbildprägenden Bäume weitestgehend erhalten werden können und der Arbeitsraum wurde auf das Minimum reduziert, um den vorhandenen Gehölzbestand am Westrand des Stadtpark Buchs so gut wie möglich zu schonen.

Um die ökologische und gestalterische Trennwirkung der B32 zu vermindern, wurde die Anlage der 40 m breiten, begrünten Wegeüberführung, die sog. „Breiten Fronwiesenbrücke“, zur verbesserten Anbindung geplant.

## 2.2.2 Maßnahmen an der B32

- **Maßnahme 1.1 V – Baumschutz an B32 nördliche Straßenböschung**  
Es erfolgt der Baumschutz gegenüber dem Baubetrieb durch stabile Absperrung und Bauzaun sowie die Beseitigung von Gehölzen innerhalb der gesetzlichen Fristen. Weiterhin ist der Erhalt gekennzeichnete Stadtbildprägender Bäume an der Böschungsoberkante gegenüber der Einmündung der Zeppelinstraße vorgesehen.
- **Maßnahme 3.1 V – Baumschutz**  
Diese Maßnahme dient dem Schutz der vorhandenen Bäume gegenüber den Bautätigkeiten sowie ebenfalls dem Erhalt gekennzeichnete Stadtbildprägender Bäume.
- **Maßnahme 3.3 V- Bautechnische Schutzvorkehrungen zum Grundwasserschutz**  
Die erforderlichen bautechnischen Schutzvorkehrungen- und Maßnahmen zum Grundwasserschutz im Abschnitt der Tieferlegung der B32 werden eingehalten.
- **Maßnahme 4.1 V – Minimierung des Arbeitsraumes, Baumschutz am Westrand des Stadtparks**  
Bei dieser Maßnahme wird der Arbeitsraum am Westrand des Stadtparkes minimiert, der Baumschutz gegenüber dem Baubetrieb wird gewährleistet sowie die Beseitigung der Gehölze innerhalb der gesetzlichen Fristen gewährleistet.

## 2.2.3 Maßnahmen an der Zeppelinstraße

- **Maßnahme 6.1 V – Baumschutz (an Zeppelinstraße)**  
Es erfolgt der Baumschutz gegenüber dem Baustellenbetrieb sowie die Beseitigung von Bäumen innerhalb der gesetzlichen Fristen. Auch im Rahmen dieser Maßnahme ist der Erhalt gekennzeichnete Stadtbildprägender Bäume an der Zeppelinstraße vorgesehen.

## 2.2.4 Maßnahmen an der Praßbergstraße

- **Maßnahme 8.2 V<sub>CEF</sub> – Zauneidechsen**  
Im Falle des Nachweises der Zauneidechse im Bahngelände werden vor Baubeginn der Umleitungsstrecke Reptilienschutzzaune aufgestellt.

## 2.2.5 Maßnahmen im Trassenkorridor am Stadtpark Buch

- **Maßnahme 10.1 V<sub>CEF</sub> – Organisatorische Maßnahmen**

Es werden die vorhandenen Nistkästen im Baufeld abgehängt, die betroffenen Habitatbäume werden vor der Rodung überprüft und wertvolle Gehölzbestände werden gegenüber dem Baustellenbetrieb geschützt. Es erfolgt die Beseitigung der Gehölze innerhalb der gesetzlichen Fristen.

- **Maßnahme 10.4 V – Einsatz fledermausfreundlicher Beleuchtung**

Für die strukturgebundenen fliegenden Fledermäuse ist der Einsatz fledermausfreundlicher Beleuchtung erforderlich (Verwendung eines LED-Leuchtkörpers mit warm-weißem Licht, 3.000 Kelvin; Leuchte mit Lichtaustritt ausschließlich nach unten mit erhabener Umrandung; Einsatz einer Nachtabsenkung). Dies erfolgt bereits während der Bauzeit durch die Verwendung von Bauscheinwerfern mit Abschirmung zur Vermeidung von Streulicht.

## **2.2.6 Bauzeitliche Anbindung Kleingartenanlage „Fronwiesen“**

- **Maßnahme 12.1 V – Bauzeitliche Anbindung der Fronwiesen**

Der nördliche Wegabschnitt für Rad- und Fußverkehr wird ohne Ausbau und unter Verzicht einer Ausweichstelle beibehalten. Zudem erfolgt die Bereitstellung der Pkw-Zufahrt über den Betriebsweg der Stadt Wangen entlang des Rückhaltebeckens durch Herstellung eines ca. 60 m langen Schotterwegabschnittes (Lückenschluss). Die Birkenallee wird erhalten und der Schutz der Birken im Wurzelbereich und am Stamm während der bauzeitlichen Anbindung der Kleingartenanlage wird gewährleistet.

Bei den  $V_{CEF}$  Maßnahmen Nr. 8.2 und 10.1 handelt es sich auch um artenschutzrechtlich veranlasste Maßnahmen.

Weitere naturschutzfachlich sinnvolle oder verhältnismäßige, in der bisherigen Planung nicht enthaltene Vermeidungs- oder Minimierungsmaßnahmen sind nicht ersichtlich.

Es verbleiben trotz dieser Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen teilweise erhebliche Beeinträchtigungen für die Schutzgüter Fläche und Boden, Landschafts- bzw. Ortsbild, Erholung sowie Tiere und Pflanzen.

Für keine der prognostizierten Beeinträchtigungen bestehen zumutbare Alternativen, um den mit dem Eingriff verfolgten Zweck ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen. Mit den dargelegten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen wird die Verpflichtung nach §§ 13, 15 Abs. 1 BNatSchG somit eingehalten.

## **2.3 Kompensation durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

Gemäß § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG ist der Verursacher verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Nach

§ 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Eine Beeinträchtigung ist nach § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG ersetzt, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist.

Es verbleiben unvermeidbare Eingriffe und Beeinträchtigungen bei den Schutzgütern Boden, Pflanzen und Tiere sowie dem Schutzgut Landschaftsbild.

Maßnahmen, die der Kompensation von Beeinträchtigungen dienen, sind in dem LBP, Planunterlage 19.1, vgl. Übersicht auf Seite 46, dargestellt. Dabei handelt es sich um folgende Maßnahmen:

### **2.3.1 Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen**

- **Maßnahme 1.2 A – Gehölzpflanzungen**  
Die Gehölzpflanzungen erfolgen zu Wiederherstellung der beidseitigen Eingrünung und Gestaltung der nördlichen Straßenböschungen der B32.
- **Maßnahme 2 A/G – Bepflanzungen**  
Die Baumpflanzungen und Wandbegrünung erfolgt entlang der südlichen Straßenböschung der B32.
- **Maßnahme 3.2 A/G – Rückbau/Entsiegelung und Gestaltungsmaßnahmen**  
Es erfolgt die Entsiegelung der ehemaligen Straßen- und Wegflächen sowie die Baumpflanzungen und Begrünung im Bereich der neuen Bahnunterquerung.
- **Maßnahme 4.2 A/G – Waldrandgestaltung Stadtpark Buch**  
Es erfolgt der Aufbau eines neuen standortgemäßen Waldrandbereichs auf der Einschnittsböschung entlang des Stadtparks Buch sowie die Begrünung der Stützwände oberhalb des Geh- und Radweges mit Kletterpflanzen. Die durch die Baumaßnahme unterbrochenen Wegebeziehungen im Stadtpark Buch werden wiederhergestellt.
- **Maßnahme 5 A/G – Rückbau/Entsiegelung und Baumpflanzungen**  
Im Rahmen dieser Maßnahme ist die Entsiegelung ehemaliger Straßen- und Wegeflächen sowie die Pflanzung großkroniger Bäume am verlegten Fronwiesenweg geplant.
- **Maßnahme 6.2 A/G – Baumpflanzungen**  
Die Baumpflanzungen erfolgen an der Zeppelinstraße.

- **Maßnahme 7.2 A/G – Rückbau und Entsiegelung; Grünflächengestaltung**  
Hinsichtlich der abgehängten Ravensburger Straße erfolgt die Entsiegelung nicht mehr benötigter Straßenflächen und die Grüngestaltung im Straßenraum (ergänzende Pflanzung großkroniger Bäume) sowie der Straßenrückbau.
- **Maßnahme 8.1 A/G – Stützmauer- und Zaunberankung**  
Geplant ist die Mauer- und Zaunberankung entlang der K8007 (Praßbergstraße).
- **Maßnahme 9 A/G – Straßenraumgestaltung**  
Es erfolgt vom Bauanfang bis Bauende eine Optimierung der Straßenraumgestaltung im Einschnittsbereich u.a. durch den Einsatz von Gabionen mit Befüllung aus naturraumtypischen Gestein und Begrünung sowie durch den Einsatz von strukturiertem Sichtbeton.
- **Maßnahme 10.2 ACEF – Nistkästen**  
Im Stadtpark Buch (Westrand) werden Ersatznistkästen für die betroffenen streng geschützten Fledermaus- und Vogelarten vor Baubeginn aufgehängt.
- **Maßnahme 10.3 A – Nistkastenbetreuung**  
Die am Westrand des Stadtpark Buches aufgehängten Nistkästen sind zu betreuen sowie ein Monitoring zur Funktionskontrolle durchzuführen.
- **Maßnahme 11 A – Rückbau und Wiederherstellung**  
Vorgesehen ist im Rahmen dieser Maßnahme der Rückbau der bauzeitlichen Ausweichstellen im Bereich „Umleitung K 8007 – Bereich Argenauweg nördlich Wangen“ und die Wiederherstellung des Ausgangszustandes.
- **Maßnahme 12.2 A – Rückbau und Wiederherstellung Fronwiesen**  
Im Rahmen dieser Maßnahme erfolgt der Rückbau der bauzeitlichen Umleitung zur Erschließung der Kleingartenanlage und die Wiederherstellung des Ausgangszustandes.
- **Maßnahme 14.1 A – ZOB nordwestlich des Bahnhofs**  
Es erfolgt die Entsiegelung bauzeitlicher Lagerflächen für den Aushub aus der B32-Baustelle und die Wiederherstellung der Ausgangssituation in Abstimmung mit der Stadt Wangen i.A.
- **Maßnahme 14.2 A – Rückbau am Stadtrand südöstlich der Lindauer Straße**  
Im Zuge dieser Maßnahme erfolgt die Entsiegelung bauzeitlicher Lagerflächen für den Aushub aus der B32-Baustelle sowie die Wiederherstellung des ursprünglichen Bestands in Abstimmung mit der Stadt Wangen i.A.

Die Eingriffe in das Orts- und Landschaftsbild werden durch die Wiedereingrünung des Straßenraums, welche in den Maßnahmen 1.2, 2, 3.2, 5, 6.2, 7.2, 8.1 enthalten sind, kompensiert.

### **2.3.2 Ersatzmaßnahmen**

Soweit die Beeinträchtigungen nicht ausgleichbar sind, sieht der LBP die folgenden Ersatzmaßnahmen im Sinne von § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG vor:

- **Maßnahme 13.1 E – Umlaufgraben Schießstattweiher**  
Im Rahmen dieser Aufwertungsmaßnahmen im Landschaftsschutzgebiet „Hammerweiher mit Buch“ wird der Umlaufgraben des Schießstattweiher auf einer Länge von ca. 120 m reaktiviert.
- **Maßnahme 13.2 E – Amphibienlaichgewässer im LGS**  
Es handelt sich hierbei um eine Aufwertungsmaßnahme im Landschaftsschutzgebiet „Hammerweiher mit Buch“: Es erfolgt die Anlage eines Amphibienlaichgewässers im Bereich einer Brennesselfläche auf der Nordwestseite des Schießstattweiher (Ausdehnung ca. 60 m<sup>2</sup>).
- **Maßnahme 13.3 E – Schwarzenbach**  
Es erfolgt die Optimierung des Schwarzenbachs südöstlich von Obermoorweiler zur Förderung des Bachmuschelvorkommens. Hierbei erfolgt die Aufweitung und Abflachung des Ufers an zwei Stellen (vgl. Planunterlage 9.2, Blatt 6). Geplant sind die Extensivierung der Bewirtschaftung des angrenzenden Grünlands oder Beibehaltung extensiver Bewirtschaftung, die Gewässerstrukturierung durch das Einbringen von Wurzelstöcken und 5 Pfahlbuhnen im gekennzeichneten Bereich. Weiterhin erfolgt die gruppenweise Pflanzung von insgesamt 20 Schwarzerlen und 10 Traubenkirschen zur Förderung der Beschattung des Gewässers.

Die Planung der Ersatzmaßnahmen 13.1 bis 13.3 erfolgte in Abstimmung mit der Naturschutzbeauftragten der Stadt Wangen sowie der Unteren Wasserbehörde. Die ursprünglich geplante Ersatzmaßnahme 13.3 – „Bachoptimierung am Mühlgraben“ musste aufgrund der Tätigkeit des Bibers verworfen werden. Die planfestgestellte Ersatzmaßnahme 13.3 – Optimierung des Schwarzenbaches wurde mit dem Bearbeiter des Gewässerentwicklungskonzeptes Schwarzenbach abgestimmt.

Auf die Forderung der Unteren Naturschutzbehörde hin wurde die Einbeziehung der ortskundigen Bachmuschel-Experten (Thomas Bernhard Bachmuschelberater, Cornelia Messmer, UNB Lindau und Bertrand Schmidt UNB Ravensburg) bei der Planung und der Umsetzung der Ausführung der Ersatzmaßnahme mit in die Maßnahmenblätter zur Maßnahme 13.3 E aufgenommen.

Die Maßnahmen 10.2 ACEF und 10.3 A entfalten auch artenschutzrechtliche Wirkung.

#### **2.4 Bewertung der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft**

Durch die Umsetzung der oben genannten Maßnahmen verbleibt hinsichtlich des Schutzgutes Fläche und Boden eine geringfügige zusätzliche Neuversiegelung von ca. 2.000 m<sup>2</sup>. Dieser ist nicht weiter ausgleichbar und wird deshalb in gleichwertiger Weise schutzübergreifend über die LBP-Maßnahme Nr. 13 kompensiert.

Für das Schutzgut Landschafts- und Ortsbild verbleiben nach Umsetzung der Maßnahmen keine erheblichen Beeinträchtigungen.

Für das Schutzgut Erholung entstehen durch die Flächeninanspruchnahme von ca. 1.350 m<sup>2</sup> des Stadtpark Buchs erhebliche Beeinträchtigungen, welche durch die Ersatzmaßnahmen 13.1 und 13.2 sowie die Wiederherstellung einer barrierefreien Wegebeziehung (sog. Breite Fronwiesenbrücke) kompensiert werden.

Die erheblichen Beeinträchtigungen für die Schutzgüter Tiere und Pflanzen infolge der randlichen Eingriffe in den Stadtpark Buch werden über die vorgezogenen Maßnahmen weitestgehend minimiert und können durch die Wiederherstellung des Waldrandes teilweise auch ausgeglichen werden. Der nicht ausgleichbare Verlust des Stadtparkes wird über die Ersatzmaßnahmen 13.1, 13.2 und 13.3 im betroffenen Landschaftsschutzgebiet „Hammerweiher mit Buch“ ausgeglichen.

Im Ergebnis sind somit alle Eingriffe vollständig kompensierbar.

#### **2.5 Erforderlichkeit und Angemessenheit der Kompensationsmaßnahmen im Hinblick auf die Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen gem. § 15 Abs. 3 BNatSchG**

Die Agrarklausel des § 15 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG steht dem Vorhaben nicht entgegen. Nach § 15 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG ist bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen, insbesondere sind für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen.

Für die Kompensationsmaßnahmen wird nach dem LBP insgesamt die Inanspruchnahme von ca. 2.900 m<sup>2</sup> erforderlich. Der Umfang der Maßnahmenflächen setzt sich vor allem aus der der Bereitstellung von Flächen entlang der B32 für die äußere Eingrünung mit ca. 1.600 m<sup>2</sup> sowie aus der Inanspruchnahme von Flächen für die Ersatzmaßnahmen E13, mit denen eine schutzgutübergreifende Kompensation für den Parkverlust am Westrand des Stadtparkes vorgesehen ist, zusammen.

Die Darstellung der für die LBP-Kompensationsmaßnahmen erfolgt in den Grunderwerbsplänen, Planunterlage 10.1. Die LBP-Maßnahmen im Darstellungsbereich des Grunderwerbsplans Blatt Nr. 1 können vollständig auf Flächen realisiert werden, die ohnehin für den Straßenbau in Anspruch genommen

werden müssen. Es ist daher in diesem Darstellungsbereich keine darüberhinausgehende Flächeninanspruchnahme für den LBP erforderlich – weder vorübergehend, noch dauerhaft.

Jedoch ist im vorliegenden Maßnahmenkonzept keine Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen für die LBP-Maßnahmen erforderlich.

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

## **2.6 Unterhaltung und Sicherung der Kompensationsmaßnahmen**

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

Gemäß § 15 Abs. 4 S. 2 BNatSchG sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Der Unterhaltungszeitraum ist durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen. Verantwortlich für Ausführung, Unterhaltung und Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist der Verursacher oder dessen Rechtsnachfolger. Die Verpflichtung gilt entsprechend für Vermeidungsmaßnahmen und umfasst die Herstellungs- und Entwicklungspflege, aber auch die permanente Unterhaltungspflege, soweit sie für die Funktionsfähigkeit der Maßnahme notwendig ist.

Die Flächen, die im Bereich der B32 für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich sind, werden bereits für den Straßenbau erworben (vgl. Grunderwerbsverzeichnis, Planunterlage 10.2, Blatt 1). Die dauernd zu belastende Fläche für den Maßnahmenkomplex E ist Eigentum der öffentlichen Hand.

Insgesamt bedarf es keiner anderweitigen rechtlichen Sicherung mehr, da der Vorhabenträger insbesondere über die Eigentümerstellung in vollem Umfang dauerhaft auf diese Grundstücke bzw. Grundstücksteile zugreifen kann. Damit hat der Vorhabenträger in ausreichendem Maße sichergestellt, dass die Flächen für die Kompensationsmaßnahmen tatsächlich für diese Zwecke zur Verfügung stehen.

Hinsichtlich der Unterhaltung der Kompensationsmaßnahmen sieht § 15 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG vor, dass der Unterhaltungszeitraum durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen ist. Nach der Gesetzesbegründung auf Seite 58 der Bundestags-Drucksache 16/12274 ist mit dem Begriff Unterhaltung die Durchführung von Herstellungs- und Entwicklungspflege gemeint, aber auch die permanente Unterhaltungspflege, soweit sie selbst Gegenstand der Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahme ist. Demzufolge gibt es sowohl zeitlich begrenzt als auch permanent zu unterhaltende Kompensationsmaßnahmen, wobei als Unterhaltungszeitraum im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes der Zeitraum festzusetzen ist, der für die

Erreichung des jeweiligen Kompensationsziels erforderlich und angemessen ist (s. hierzu Hender/Brockhoff, NVwZ 2010, 733, 736).

Im Hinblick auf den Unterhalt der LBP-Maßnahmen sehen die Maßnahmenblätter (Planunterlage 9.3) detaillierte Vorgaben vor („Hinweise zur Pflege und Unterhaltung der landschaftspflegerischen Maßnahmen“). Hierauf wird ausdrücklich Bezug genommen.

Für die Maßnahmen 1.2 A (Gehölzpflanzungen), 2 A (Baumpflanzung), 3.2 A/G (Baum- und Strauchpflanzung), 4.2 A/G (Aufbau eines neuen standortgemäßen Waldrandbereiches), 5 A/G (Baumpflanzungen am verlegten Fronwiesenweg), 6.2 A/G (Baumpflanzungen an Zeppelinstraße), 7.2 A/G (Baumpflanzungen) sowie die Maßnahme 12 (betreffend eine ggf. erforderliche Nachpflanzung von Birken) bedurfte es einer ergänzenden Festlegung von dreijährigen Entwicklungs- und Unterhaltungszeiträumen.

Für die Maßnahmen 10.2<sub>CEF</sub>, 13.1 E und 13.3 E wird ein Pflege- und Unterhaltungszeitraum von 25 Jahren festgesetzt.

Die Maßnahme 13.2 E ist dauerhaft zu unterhalten, da nur so deren Funktionsfähigkeit dauerhaft sichergestellt werden kann.

Die Pflege und Unterhaltung obliegt den Vorhabenträgern als Eingriffsverursacher. Die Durchführung von Herstellungs-, Entwicklungs- und Unterhaltungspflege ist damit hinreichend sichergestellt.

## **2.7 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 Überwachungsaufgabe nachzukommen hält es die Planfeststellungsbehörde für erforderlich, dem Vorhabenträger bereits mit diesem Beschluss eine Nebenbestimmung mit entsprechenden Berichtspflichten aufzuerlegen (vgl. Nebenbestimmungen unter Abschnitt A., V., 2., 2.8 dieses Beschlusses).

## **2.8 Kompensationsverzeichnis**

Dem Vorhabenträger wird im Hinblick auf § 2 Abs. 3 S. 2 der Kompensationsverzeichnis-Verordnung (KompVzVO)<sup>1</sup> eine Nebenbestimmung auferlegt, für jede Kompensationsmaßnahme die Angaben nach § 2 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 bis 8 KompVzVO in das Fachinformationssystem Naturschutz und Kompensation (FINK) einzupflegen und der Planfeststellungsbehörde die für die Eingabe erhaltene Ticket-Nummer elektronisch zu übermitteln (vgl. Nebenbestimmungen unter Abschnitt A., V., 2., 2.9 dieses Beschlusses).

---

<sup>1</sup> KompVzVO vom 17.02.2011 (GBl. S. 79)

## **2.9 Einwendungen und Stellungnahmen**

### **2.9.1 Landratsamt Ravensburg, Untere Naturschutzbehörde**

Die Untere Naturschutzbehörde am Landratsamt Ravensburg hat in seiner Stellungnahme vom 30.10.2023 diverse Einwände und Forderungen gegen das Vorhaben vorgebracht:

Die Untere Naturschutzbehörde fordert die Betreuung der Bauarbeiten sowie der Gesamtmaßnahme durch eine Umweltbaubegleitung. Dies wird seitens des Vorhabenträgers zugesagt und ihm unter Abschnitt A., V., 2., 2.8, 2.8.1 dieses Beschlusses verbindlich als Nebenbestimmung auferlegt.

Die Untere Naturschutzbehörde kritisierte in der ersten Stellungnahme den Kompensationsmaßnahmenkomplex 13 dahingehend, dass der Biber dort ansässig sei. Die Maßnahme 13.3 alt wurde daraufhin vom Vorhabenträger umgeplant und letztlich in die Maßnahme 13.3 – „Optimierung Schwarzenbach“ umgewandelt. Die Untere Naturschutzbehörde teilte daraufhin mit Schreiben vom 26.11.2024 mit, dass die neue Kompensationsmaßnahme 13.1 akzeptiert werde unter der Voraussetzung, dass die Ausführungsplanung sowie die genaue Umsetzung der Maßnahme im Vorfeld mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt werde und der Fischereiberechtigte miteinbezogen werde. Dies wird dem Vorhabenträger unter Abschnitt A., V., 2., 2.8, 2.8.2 dieses Beschlusses verbindlich auferlegt.

Bezüglich der Maßnahme 13.1 – „Reaktivierung des Schießstattgrabens“ hinterfragte die Untere Naturschutzbehörde generell die Schließung des Schießstattgraben und wie sich die erneute Öffnung auf das Gewässersystem auswirken werde. Sie wies weiterhin auf die Aktivität des Bibers hin, welcher ggf. den Graben auch wieder verschließen könne.

Der Vorhabenträger erwidert hierzu, dass die naturschutzfachliche Zweckbestimmung der Maßnahme 13.1 gegeben sei. Die Umsetzung der Maßnahme könne durch die Bibertätigkeit zwar erschwert werden, falls nach der Umsetzung der Maßnahme der Biber einen Damm in den reaktivierten Bachlauf baut, gebe es jedoch Lösungen, um den Bachdurchfluss zu gewährleisten.

Zur Maßnahme 13.2 – „Anlage eines Laichgewässers“ nahm die Untere Naturschutzbehörde dahingehend Stellung, dass die Maßnahme grundsätzlich befürwortet werde, bei der genauen Lage sollen jedoch die genauen Bodenverhältnisse berücksichtigt werden, damit möglichst wenig in Moorböden eingegriffen werde.

Der Vorhabenträger erwidert, dass für die Maßnahme nicht in Moorböden eingegriffen werde.

Auf den Hinweis der Unteren Naturschutzbehörde dahingehend, dass im VBP „Ehemaliges WLZ-Gelände“ angedacht sei, ein Libellenersatzhabitat (Flachgewässer)

im Bereich Fronwiesen zu ersetzen, erwidert der Vorhabenträger, dass kein Standortkonflikt mit dem im VBP konzipierten Libellenersatzhabitat bestehe.

Die Untere Naturschutzbehörde forderte die Vorlage einer detaillierten Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung mit Ökopunkteberechnung, da die überplante Fläche die Größe von 1000 m<sup>2</sup> überschreite.

Der Vorhabenträger begegnete dieser Forderung mit dem Einwand, dass keine Pflicht zur Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung mit Ökopunkteberechnung ab einer bestimmten Flächengröße bestehe. Vielmehr sei die verbal-argumentative Herleitung der landschaftspflegerischen Maßnahmen explizit nach der anzuwendenden Richtlinie für die landschaftspflegerische Begleitplanung (2011) vorgesehen. Zu beachten sei zudem, dass vorliegend keine Ökokonto-Maßnahmen zur Kompensation von Eingriffen eingesetzt werden, sodass die Ökokonto Verordnung BW nicht entgegenstehe.

Hinsichtlich der geplanten Ausgleichsmaßnahmen sei weiterhin eine Ausführungsplanung vorzulegen, welche mit der Unteren Naturschutzbehörde sowie mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen sei. Weiterhin forderte die Untere Naturschutzbehörde ein entsprechendes Monitoring.

Der Vorhabenträger erwidert, dass die Ausführungsplanung auf Grundlage eines rechtsgültigen Planfeststellungsbeschlusses erfolge. Die Abstimmung der Ausführungsplanung wird seitens des Vorhabenträgers zugesagt und ihm unter Abschnitt A., V., 2., 2.8, 2.8.2 als Nebenbestimmung auferlegt. Ebenso die Durchführung eines entsprechenden Monitorings für die Ausgleichsmaßnahmen (vgl. Nebenbestimmung unter Abschnitt A., V., 2., 2.8, 2.8.3).

Die Untere Naturschutzbehörde stimmt dem Vorhaben abschließend mit E-Mail vom 21.03.2025 bei Einhaltung der geforderten Nebenbestimmungen zu.

Die Höhere Naturschutzbehörde teilte nach 2. Auslegung der Planunterlagen mit Email vom 11.10.2024 mit, dass keine Bertoffenheit der Belange der höheren Naturschutzbehörde zu erkennen sei.

## **2.10 Ergebnis**

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist das Maßnahmenkonzept des vorgelegten Landschaftspflegerischen Begleitplans einschließlich dessen Ergänzung geeignet, erforderlich und insbesondere auch im Hinblick auf die Belange der Landwirtschaft und privater Grundstückseigentümer angemessen, um die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft soweit möglich zu vermeiden bzw. zu minimieren und im Übrigen verbleibende Eingriffe vollständig zu kompensieren. Die frist- und sachgerechte Umsetzung des Konzepts zur Vermeidung und Kompensation von Eingriffen kann sichergestellt werden durch die Berichtspflichten gegenüber der Planfeststellungsbehörde.

## **2.11 Geschützte Pflanzenarten**

Von dem Vorhaben sind keine nach Anhang IV der FFH-Richtlinie streng geschützten Pflanzenarten betroffen.

## **3. Natura 2000-Gebiete**

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

Eine mögliche Betroffenheit eines FFH-Gebiets durch bau-, anlage- oder betriebsbedingte Wirkungen ist vorliegend nicht gegeben.

## **4. Sonstige Schutzgebiete**

### **4.1 Gesetzlich geschützte Biotop nach § 30 BNatSchG**

Nach § 30 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG und § 33 LNatSchG sind Handlungen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung der gesetzlich geschützten Biotop führen, verboten.

Von dem Vorhaben ist das nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützte Biotop „Feuchtgebiet Schießstattweiher/Fronwiesen“ (Biotop-Nr. 183254361887) betroffen.

In der Talsenke erstreckt sich ein großes vielfältig strukturiertes Feuchtgebiet mit dem Schießstattweiher am Südrand. Am Westrand liegt ein zweiter kleiner und flacher Weiher neben der Kleingartenanlage Fronwiesen. Neben den Weihern kommen die Biotoptypen Schilfröhricht (25 %), Großseggenried (10 %), Feuchtgebüsche (11 %) und Nasswiesen (30 %) sowie Pfeifengras-Streuweise (8 %) vor. Im Nordwesten liegt ein Hangquellmoor. Das Gebiet durchläuft der begradigte Oflingser Bach sowie mehrere teils wasserführende Seitengräben. (vgl. Abbildung 6, Seite 24 des LBP, Planunterlage 19.1).

Eine flächenmäßige Betroffenheit entsteht zum einen durch die Umsetzung der geplanten dreiteiligen Ersatzmaßnahme Nr. 13.1 - 13.3, die innerhalb der ausgewiesenen Biotopfläche ‚Feuchtgebiet Schießstattweiher/Fronwiesen‘ (Nr.8325436-1887) realisiert wird. Durch die Maßnahme erfolgt aber eine ökologische Aufwertung dieses Biotopkomplexes.

Weiterhin werden Flächen in dem Biotopkomplex „Feuchtgebiet Schießstattweiher/Fronwiesen“ durch die bauzeitliche Umleitungsstrecke „Fronwiesen“ temporär in Anspruch genommen.

Dies stellt jedoch nur eine zeitlich begrenzte Inanspruchnahme und damit Beeinträchtigung dar. Nach Abschluss der Baumaßnahme erfolgt ein vollständiger Rückbau sowie die Rekultivierung der in Anspruch genommenen Flächen. Die Flächeninanspruchnahme wurde bereits planerisch weitestgehend reduziert (vgl. Ausführungen hierzu unter Abschnitt B., II., 5., 5.1, 5.1.4, 5.1.4.1)

Erhebliche Beeinträchtigungen des gesetzlich geschützten Biotops sind daher insgesamt nicht zu befürchten.

## **4.2 Birkenallee**

Im Plangebiet befindet sich eine Birkenallee.

Die Birkenallee schließt an die bauzeitliche Umleitungsstrecke „Fronwiesen“ an und verbindet die Kleingartenanlage mit der Umleitungsstrecke.

Die Allee bleibt vollständig erhalten, da keine Fällungen vorgesehen sind. Zum Schutz der Birkenallee wird keine Wegverbreiterung vorgenommen und es werden im Wurzelbereich und an den Stämmen Maßnahmen ergriffen, um eine Schädigung während bauzeitlichen Anbindung der Kleingartenanlage „Fronwiesen“ zu verhindern (LBP-Maßnahme 12.1 V entsprechend den Maßnahmenblättern, Planunterlage 9.3). Der Wurzelbereich wird hierbei mit Vlies und Schotterpackung beidseits im Bankett geschützt und ein Stammschutz errichtet. Die Birken werden nach dem Rückbau der bauzeitlichen Zufahrt auf eventuelle Schädigungen kontrolliert und im Falle, dass Birken nach dem Rückbau der Zufahrt durch Schädigungen absterben, sind die Birken durch Neupflanzungen zu ersetzen.

### **4.2.1 Stellungnahmen und Einwendungen**

Die Untere Naturschutzbehörde am Landratsamt Ravensburg wies in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass es sich bei der Birkenallee um einen geschützten Landschaftsbestandteil nach § 29 BNatSchG i. V. m. § 31 NatSchG handele. Der nördliche Teil der Birkenallee sei zudem als gesetzlich geschütztes Biotop „Feuchtgebiet Schießstattweiher/Fronwiesen“ kartiert. Gemäß § 31 Abs. 4 NatSchG sei die Beseitigung von Alleen sowie alle Maßnahmen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung führen können, verboten. Ebenso seien gern. § 30 Abs. 2 BNatSchG Handlungen verboten, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung eines Biotops führen können. Ein Eingriff in die Allee sei daher zu vermeiden. Weiterhin wies sie darauf hin, dass eine Verbreiterung des Weges hier nicht möglich sei. Laut Planunterlagen sollen die Bäume mittels Vlies und Schotterpackung sowie eines Stammschutzes vor Beeinträchtigungen geschützt werden. Aus Sicht der Unteren Naturschutzbehörde könne jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass es zu einer Schädigung von (einzelnen) Bäumen komme.

Zunächst ist hier darauf hinzuweisen, dass ein Wegeausbau im Abschnitt der Birkenallee nicht erfolgt und mit der LBP-Maßnahme V12.1 ein Schutzkonzept

festgelegt wird, um Beeinträchtigungen auf die Birken zu minimieren und einen Eingriff zu vermeiden.

Der Vorhabenträger hat überdies die Maßnahme V12.1 dahingehend ergänzt, dass durch Schädigung abgängige Birken nach Rückbau der bauzeitlichen Anbindung durch Neupflanzungen ersetzt werden (vgl. Planunterlage 9.3, Seite 32).

Die Untere Naturschutzbehörde erhob hiergegen keine Bedenken mehr. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ist die Birkenallee damit in ausreichendem Umfang geschützt.

#### **4.3 Landschaftsschutzgebiet (LSG)**

Das Landschaftsschutzgebiet „Hammerweiher mit Buch“ ((LUBW-Nr.: 4.36.036) wurde durch die Verordnung des Landratsamtes Wangen vom 10.04.1963 zum Schutzgebiet ausgewiesen. Das Landschaftsschutzgebiet (LSG) liegt im Norden von Wangen und reicht vom Schießstadtweiher im Süden (mit der anschließenden Wiesensenke) bis zum Weiler „Oflings“ im Norden. Es gehört zum Naturraum Westallgäuer Hügelland.

Das LSG ist randlich im Bereich durch das Vorhaben betroffen. Es erfolgt eine dauerhafte Inanspruchnahme von ca. 1.350 m<sup>2</sup> und eine temporäre bauzeitliche von etwa 950 m<sup>2</sup>. Außerdem geht durch die Tieferlegung der B32 ein Zugang zum Stadtpark Buch verloren.

Gemäß § 2 der Verordnung über die Landschaftsschutzgebiete im Landkreis Wangen vom 10.04.1963 ist es im Landschaftsschutzgebiet verboten, Veränderungen vorzunehmen, welche die Landschaft verunstalten oder die Natur schädigen oder den Naturgenuss beeinträchtigen (Abs. 1). Weiterhin ist es gemäß § 2 Abs. 2 e) u.a. verboten, Nester oder sonstige Brut- und Wohnstätten von Tieren fortzunehmen oder zu beschädigen.

Gemäß § 3 der geltenden LSG-VO bedarf es u.a. für das Errichten von Bauwerken aller Art und das Verändern bestehender Bauwerke im geschützten Gebiet einer entsprechenden Erlaubnis.

Ausweislich der artenschutzrechtliche Prüfung (vgl. hierzu Planunterlage 19.1 – LBP, Planunterlage 19.3 – Aktualisierung Fachbeitrag Artenschutz, Planunterlage 19.4 – Fachbeitrag Artenschutz) werden keine Verbotstatbestände erfüllt. Es ist nicht anzunehmen, dass durch das Vorhaben Nester oder sonstige Brut- und Wohnstätten von Tieren fortgenommen oder beschädigt werden. Ein Verstoß gegen die Landschaftsschutzgebietsverordnung ist insgesamt nicht gegeben.

Die Untere Naturschutzbehörde teilte mit E-Mail vom 21.03.2025 mit, dass sie der Erteilung der erforderlichen Erlaubnis zustimme.

Die Voraussetzungen für eine Erlaubnis liegen damit vor, sodass diese im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses erteilt wird (vgl. Abschnitt A. II., 2. dieses Beschlusses). Der Beschluss entfaltet insoweit Konzentrationswirkung (§ 75 Abs. 1 LVwVfG).

## **5. Artenschutzrechtliche Prüfung**

### **5.1 Allgemeines**

Unabhängig von der Anwendbarkeit der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG ist für im Wirkraum des Vorhabens vorkommende, nach Anhang IV der FFH-Richtlinie streng geschützte Tier- und Pflanzenarten sowie für Vogelarten nach Art. 1 der Europäischen Vogelschutzrichtlinie zu prüfen, ob durch das Vorhaben die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt werden.

§§ 44 und 45 BNatSchG beinhalten die für die Beurteilung der artenschutzrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens relevanten Vorschriften. Diese Vorschriften stellen zwingendes Recht dar, das nicht der Abwägung unterfällt.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wildlebende Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Das Störungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG verbietet es demgegenüber u.a., wildlebende Tiere streng geschützter Arten während der für die Arterhaltung sensiblen Phasen wie die Fortpflanzungs- und Überwinterungszeit, erheblich zu stören. Eine erhebliche Störung ist dann anzunehmen, wenn sich dadurch der Erhaltungsstand der lokalen Population einer Art verschlechtert. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (sog. Schädigungsverbot) untersagt es, Fortpflanzungs- und Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Vorab ist festzuhalten, dass es sich bei den mit dem jetzigen Vorhaben verbundenen Eingriffe um solche Eingriffe handelt, die im Sinne von § 15 BNatSchG zulässig sind. Dann aber liegt nach § 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG bei Handlungen zur Durchführung eines solchen Eingriffs ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht vor, wenn andere besonders geschützte Arten betroffen sind, die nicht europäische Vogelarten, in den Anhängen IV Buchstabe a oder IV Buchstabe b der FFH-Richtlinie oder in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführte Arten sind. Dies bedeutet, dass eine Prüfung der Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG in Bezug auf die vorgenannten anderen besonders geschützten Arten nicht veranlasst ist.

Hinsichtlich der Prüfung der artenschutzrechtlichen Vorschriften nach § 44 und § 45 BNatSchG wurde vom Vorhabenträger der Artenschutzfachbeitrag vorgelegt (Planunterlage 19.4) sowie dessen Aktualisierung (Planunterlage 19.3).

## 5.2 Bestandserhebung

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts setzt die Prüfung, ob ein Vorhaben gegen artenschutzrechtliche Verbote verstößt, eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Vorhabenbereich vorkommenden Arten, die über § 44 BNatSchG geschützt werden, und ihrer Lebensräume voraus (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2008 - 9 A 14.07 – Rn. 54). Die konkreten Anforderungen an Art, Umfang und Tiefe richten sich dabei nach den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall und der Art und Ausgestaltung des Vorhabens. Der Individuen bezogene Ansatz der artenschutzrechtlichen Vorschriften verlangt aber andererseits Ermittlungen, deren Ergebnisse die Planfeststellungsbehörde in die Lage versetzen, die tatbestandlichen Voraussetzungen der Verbotstatbestände zu überprüfen. Hierfür benötigt sie jedenfalls Daten, denen sich in Bezug auf das Plangebiet die Häufigkeit und Verteilung der geschützten Arten sowie deren Lebensstätten entnehmen lassen. Nur in Kenntnis dieser Fakten kann die Planfeststellungsbehörde beurteilen, ob Verbotstatbestände erfüllt sind.

Der Artenschutzfachbeitrag stützt sich auf die im Zeitraum 2017 bis 2020 sowie im Jahr 2023 und 2024 erfolgten Bestandserhebungen. Die vorliegende Bestandserfassung als Grundlage der artenschutzfachlichen Beurteilung wird den vorgenannten Maßstäben der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts gerecht. Zusammengefasst dargestellt wurde die Bestandserfassung danach im Wesentlichen wie folgt durchgeführt:

Für die Erfassung der Brutvögel wurden insgesamt 4 Erfassungstermine durchgeführt. Die Erfassung der Fledermäuse erfolgte per Detektor an mindestens 5 Terminen bei guten Wetterbedingungen. Die Art der Zauneidechsen wurde an 5 Terminen im Jahr 2017 /2018 sowie im Frühsommer 2022 und Frühsommer 2023 erfasst. Überdies erfolgte die Erfassung der Reptilien zusätzlich im Jahr 2024. Die Erfassung der Habitatstrukturen sowie die Kontrolle der Nistkästen erfolgte im Juli sowie August 2017.

Mit den oben dargestellten, auf die jeweiligen Arten und Artengruppen und deren Lebensräume spezifisch ausgerichteten Untersuchungsmethoden, wurde nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde in hinreichendem Maße die relevante faunistische Ausstattung im Untersuchungsraum, insbesondere im Trassenbereich, untersucht und erhoben. Noch weitergehende Untersuchungen lassen - unbeschadet immer denkbarer und nie völlig auszuschließender Zufallsfunde - keine zusätzlichen für die artenschutzrechtliche Beurteilung relevante Erkenntnisse erwarten. Auch wurde damit dem individuenbezogenen Ansatz des Artenschutzes in genügendem Maße Rechnung getragen. Insgesamt konnten die artenschutzrechtlich relevanten Bereiche und Aspekte mit den erfolgten Erhebungen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinreichend abgebildet werden.

Auf den Einwand der Unteren Naturschutzbehörde, dass das vorgelegte Artenschutzgutachten zu ergänzen sei, wurde der Artenschutzfachbeitrag um die in

den Jahren 2022 und 2023 erhobenen Daten zur Zauneidechse sowie zur Libelle ergänzt. Überdies wurden die von der Unteren Naturschutzbehörde geforderten Aussagen zum Artenschutz für die Umleitungsstrecken ergänzt. Darunter fallen die Flächen entlang der Umleitung der Praßbergstraße (K8007), die Umleitungsstrecke zur Kleingartenanlage „Fronwiesen“ und der Parkplatz der Landesgartenschau. Überdies wurde der Abschnitt des Schwarzenbachs im Hinblick auf die Art der Bachmuschel betrachtet, an dem die Ersatzmaßnahme 13.3 neu geplant ist.

### **5.3 Maßnahmenkonzept**

Der Artenschutzfachbeitrag geht im Ergebnis davon aus, dass bei konsequenter Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen für keine Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie europäische Vogelarten gemäß Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt werden.

5.3.1 Als Vermeidungsmaßnahmen sind vorgesehen:

- **Maßnahme 4.1 V\_Minimierung des Arbeitsraumes, Baumschutz am Westrand**  
Es erfolgt eine Reduzierung des Arbeitsraumes auf das Minimum sowie der möglichst weitgehende Erhalt des vorhandenen Gehölzbewuchses am Westrand des Stadtpark Buches. Zudem ist ein vorgezogener Umbau des angrenzenden Gehölzbestandes zur Stabilisierung des freigelegten Waldtraufes in Abstimmung mit dem Forstamt und der Stadt Wangen vorgesehen.
- **Maßnahme 7.1 V\_Baumschutz**  
Die stadtbildprägenden Bäume an der abgehängten Ravensburger Straße werden, sofern es baubedingt möglich ist, erhalten. Es erfolgt zudem ein Baumschutz während der Bauzeit durch eine stabile Absperrung mit Bauzäune.
- **Maßnahme 8.2 V\_CEF\_Reptilienschutzzaun**  
Im Falle des Nachweises von Zauneidechsen vor Baubeginn erfolgt die Aufstellung eines Reptilienschutzzaunes vor Baubeginn der Umleitungsstrecke.
- **Maßnahme 10.1 V\_CEF\_Maßnahmen bzgl. Avifauna und Fledermäuse**  
Zum Schutz der Gehölzbrüter/Höhlenbrüter sowie den höhlenbewohnenden Fledermausarten erfolgen die Rodungsarbeiten und die Baufeldfreimachung außerhalb der Aktivitätszeit von Fledermäusen und außerhalb der Vogelbrutzeit im Zeitraum Oktober – November. Weiterhin erfolgt die Überprüfung betroffener Habitatbäume vor der Rodung hinsichtlich etwaiger Fledermausvorkommen. Überdies erfolgt die Abhängung der vorhandenen Nistkästen im Baufeld.
- **Maßnahme 10.4 V\_Fledermausfreundliche Beleuchtung**  
Für die strukturgebunden fliegenden Fledermausarten erfolgt der Einsatz einer fledermausfreundlichen Beleuchtung, auch bereits während der Bauzeit: Es

werden insb. Bauscheinwerfer mit Abschirmung zur Vermeidung von Streulicht verwendet.

Bei den Maßnahmen 8.2  $V_{CEF}$  und 10.1  $V_{CEF}$  handelt es sich um sogenannte vorgezogene funktionserhaltende Maßnahmen (CEF-Maßnahmen).

5.3.2 Als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme sind folgende Maßnahmen geplant:

- **Maßnahme 4.2 A/G\_Waldrandgestaltung am Stadtpark „Buch“**  
Es erfolgt der Aufbau eines neuen standortgemäßen Waldrandbereiches auf der Einschnittsböschung entlang des Stadtparkes.
- **Maßnahme 5 A/G\_Entsiegelung und Baumpflanzungen**  
Die nicht mehr benötigten Straßen- und Wegflächen werden nach Abschluss der Baumaßnahme zurückgebaut und entsiegelt. Es erfolgen Baumpflanzungen am Fronwiesenweg sowie die Grünflächengestaltung durch die Stadt Wangen i.A.
- **Maßnahme 7.2 A/G\_Entsiegelung und Rückbau, Grüngestaltung**  
Zum Rückbau und zur Entsiegelung der nicht mehr benötigten Straßen- und Wegflächen kommt die ergänzende Pflanzung großkroniger Bäume als Ersatz für den beseitigten Baumbestand hinzu.
- **Maßnahme 10.2  $A_{CEF}$  \_Nistkästen**  
Für die Höhlenbrüter sowie die höhlenbewohnenden Fledermausarten werden Ersatznistkästen vor Baubeginn aufgehängt. Die Nisthilfen werden im Stadtpark Buch sowie am abzubrechenden Gebäude Ravensburger Straße 28 aufgehängt.
- **Maßnahme 10.3 A\_Nistkastenbetreuung und Monitoring**  
Es erfolgt die Organisation der Nistkasten-Betretung sowie die Durchführung eines Monitorings in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde und der örtlichen NABU-Gruppe. Insbesondere werden die Einflugschneisen der Nistkästen nach Bedarf freigeschnitten.

Bei der Maßnahme 10.2 handelt es sich um eine sog. funktionserhaltende Ausgleichsmaßnahme ( $A_{CEF}$  – Maßnahme).

Für eine detaillierte Darstellung des Maßnahmenkonzepts wird auf die Erläuterungen in den Maßnahmenblättern, Planunterlage 9.3, verwiesen.

#### **5.4 Stellungnahmen und Einwendungen**

Auf die Forderung der Unteren Naturschutzbehörde, dass hinsichtlich des Artenschutzes auch Aussagen zur Auswirkungen von Baulärm erforderlich seien,

erwidert der Vorhabenträger, dass eine potenzielle Auswirkung durch den auftretenden Baulärm nur bei den lärmempfindlichen Artengruppen Fledermäuse und Vögel zu erwarten sei. Die Auswirkungen durch Baulärm würden sehr unterschiedlich auftreten, der Baulärm hänge von der Art der Bautätigkeit ab. Eine erhebliche zusätzliche Auswirkung durch Baulärm auf die Brutvögel im Stadtpark Buch sei unwahrscheinlich, da sich das bestehende Nahrungs- und Brutstättenangebot im Stadtpark nicht wesentlich verändere. Durch die Planung entfalle nur der ohnehin durch die B32 lärmbelastete Waldrandbereich. Die Auswirkungen auf Fledermäuse seien unerheblich aufgrund der Distanz und aufgrund der Vorbelastung (vgl. LBP, Seite 50).

Weiterhin forderte die Untere Naturschutzbehörde, dass alle Artenschutzmaßnahmen über ein Monitoring abgesichert werden, welches im Rahmen der Planung zu konkretisieren ist. Dem Vorhabenträger wird unter Abschnitt A., V., 2., 2.8, 2.8.3 dieses Beschlusses verbindlich als Nebenbestimmung auferlegt, ein Monitoring im Rahmen der speziellen Pflege- und Funktionskontrollen, sowie bei dauerhaften Maßnahmen im Rahmen der Unterhaltungspflege, durchzuführen und das Arbeitsprogramm des Monitorings unter Einbeziehung der UBB und in enger Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde zu erstellen.

Die Untere Naturschutzbehörde stimmte dem aktualisierten Artenschutzfachbeitrag (Planunterlage 19.3 vom 31.07.2024) in ihrer abschließenden Stellungnahme vom 21.02.2025 zu.

Die für den Naturschutz zuständige Abteilung 5 des Regierungspräsidiums Tübingen äußerte gegen den Artenschutzfachbeitrag keine Bedenken.

## **5.5 Prüfung der einzelnen Verbotstatbestände nach §§ 44 Abs. 1 BNatSchG**

### **5.5.1 Fledermäuse**

#### **5.5.1.1 Bestand**

Es wurden insgesamt 9 Fledermausarten im Untersuchungsgebiet nachgewiesen. Es handelt sich dabei um die Arten Kleine Bartfledermaus, Wasserfledermaus, Braunes Langohr, Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler, Zwergfledermaus, Rauhauffledermaus oder Weißbrandfledermaus und Kleiner Abendsegler. Alle diese nachgewiesenen Fledermausarten sind nach Anhang IV der FFH-RL streng geschützt.

#### **5.5.1.2 Verbotstatbestände**

Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötungs- und Verletzungsverbot)

Im Zuge der Baufeldräumung kann es zu einer Gefährdung von Fledermäusen kommen. Ein Verstoß gegen das Tötungs- bzw. Verletzungsverbot lässt sich jedoch durch Maßnahme 10.1\_ V<sub>CEF</sub> (Zeitliche Beschränkung von Rodungsarbeiten und Baufeldfreimachung) vermeiden, indem die Rodungsarbeiten bzgl. der Entnahme von

Gehölzen zeitlich beschränkt werden und eine vorherige Überprüfung der zu rodenden Gehölze hinsichtlich Spalten und Höhlen sowie das Abhängen vorhandener Nistkästen im betroffenen Baufeld ein Jahr vor Rodungsbeginn außerhalb der Aktivitätszeit von Fledermäusen erfolgt. Ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG liegt nach alledem nicht vor.

#### Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störungsverbot)

Eine erhebliche Störung der Population ist ausweislich des Artenschutzfachbeitrages nicht zu erwarten.

#### Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Schädigungsverbot)

Ein Verstoß gegen das Schädigungsverbot durch die Beschädigung oder Zerstörung von Wochenstuben oder sonstigen Fortpflanzungs- und Ruhestätten erfolgt nicht. Durch die zeitliche Beschränkung von Rodungsarbeiten bzgl. der Entnahme von Gehölzen und vorherige Überprüfung der zu rodenden Gehölze hinsichtlich Spalten und Höhlen können auch eventuelle Schädigungen von Einzeltieren vermieden werden (Maßnahme 10.1\_ V<sub>CEF</sub>). Im Ergebnis werden Fortpflanzungs- oder Ruhestätten durch die Baumaßnahmen daher nicht beeinträchtigt. Ein Verstoß gegen den Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG kann insoweit ausgeschlossen werden.

#### **5.5.1.3 Stellungnahmen und Einwendungen**

Die Untere Naturschutzbehörde wandte bzgl. einer Beeinträchtigung der Fledermausarten ein, dass sich mögliche Eingriffe u.a. durch die Zerschneidung einer essentiellen Leitlinie ergeben würden. Es sei klar herauszuarbeiten, ob es sich hier um einen bauzeitlichen erheblichen Eingriff handele oder nicht.

Der Vorhabenträger erwidert hierauf, dass nach Aussagen des Artenschutzgutachtens stark strukturgebundene Fledermausarten während der Bauzeit die B32 bevorzugt am südöstlichen Bauende an der verbleibenden Engstelle überqueren würden. Die bestehenden Fledermausquerungen im Bereich der Baustelle würden nach Rodung des Baumbestandes nach Südosten an die Engstelle verlagert. Es würden keine baubedingten erheblichen Beeinträchtigungen verbleiben. Nach Fertigstellung und Bepflanzung der Grünbrücke würden die Fledermäuse vor allem die neue wiederhergestellte Querung „Anbindung Fronwiesen“ ohne Straßenunterbrechung nutzen.

Zur Sicherstellung der essentiellen Leitlinien durch Erhalt der bestehenden Bäume im Bereich Höhe Ravensburger Straße und Buchweg ist darauf hinzuweisen, dass im südöstlichen Bereich Höhe Ravensburger Straße und Buchweg nur die Bäume gefällt werden, die aufgrund des Baugeschehens nicht zu erhalten sind. Alle übrigen Bestandsbäume sind im Maßnahmenplan entsprechend als zu erhalten

gekennzeichnet. Der Baumschutz während der Bauzeit ist als Maßnahme V 3.1 (Erhalt der stadtbildprägenden Bäume und Baumschutz während der Bauzeit) in den Maßnahmenblättern festgehalten.

Darüber hinaus forderte die Untere Naturschutzbehörde eine artenschutzrechtliche Relevanzbegehung des abzureißenden Gebäudes Ravensburger Straße 28 hinsichtlich gebäudebewohnender Fledermausarten.

Die Überprüfung des Gebäudes Ravensburger Straße 28 auf mögliche Fledermausquartiere erfolgte am 28.07.2024. Bei der Überprüfung konnten weder im ausgebauten Dachstuhl des Wohnhauses noch in der benachbarten Scheune Fledermausvorkommen nachgewiesen werden. An den Holzfensterläden bestehen potentielle Spaltquartiere für Fledermäuse. Es wurden aber keine Kotpellets festgestellt. Auch an der Scheune gibt es an der Fassade einzelne Spaltenquartiere. Dort wurde der Ausflug einer Zwergfledermaus beobachtet.

Die Untere Naturschutzbehörde forderte darauf die Anbringung zusätzlicher 3 Fledermausflachnistkästen für die entfallenden Quartiere an der abzureißenden Scheune. Dies wird dem Vorhabenträger als verbindliche Nebenbestimmung auferlegt (vgl. Nebenbestimmung unter Abschnitt A., V., 2., 2.4 dieses Beschlusses).

Hinsichtlich dem geforderten Einsatz einer fledermausfreundlichen Beleuchtung hat der Vorhabenträger mit der Maßnahme 10.4 V die Verwendung von abgeschirmten Scheinwerfern mit LED-Leuchtmitteln mit warm-weißem Licht (3.000 Kelvin) festgelegt, dies bereits während der Bauzeit. Die Baustellenbeleuchtung wird so abgeschirmt, dass die Fledermausrouten nicht beeinträchtigt werden. Der Einsatz einer Nachtabsenkung ist vorgesehen und eine maximale Oberflächentemperatur der Leuchtmittel von 45 °C wurde festgesetzt (vgl. Nebenbestimmung unter Abschnitt A., V., 2., 2.4 dieses Beschlusses).

## **5.5.2 Avifauna**

### **5.5.2.1 Bestand**

Im Vorhabengebiet konnten insgesamt sechs streng geschützte Vogelarten nachgewiesen werden. Es handelt sich hierbei um den Rotmilan, Sperber und Turmfalke sowie den Grünspecht, Kuckuck und den Waldkauz. Zusätzlich sind der Rotmilan und Grünspecht in Anhang I der Vogelschutz-Richtlinie gelistet.

Von den aufgeführten Arten sind im Stadtpark Buch die Arten Trauerschnäpper, Grauschnäpper, Feldsperling und Turmfalke als Brutvögel nachgewiesen, während die anderen Arten jagend bzw. bei der Nahrungssuche beobachtet wurden.

### **5.5.2.2 Verbotstatbestände**

Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötungs- und Verletzungsverbot)

Die Verwirklichung des Tötungs- und Verletzungsverbotes lässt sich durch die Maßnahme V\_10.1 (Rodungsarbeiten und Baufeldfreimachung außerhalb der Vogelbrutzeit) verhindern.

#### Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatschG (Störungsverbot)

Verbotstatbestände hinsichtlich des Störungsverbotes können ausgeschlossen werden.

#### Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatschG (Schädigungsverbot)

Ein Verstoß gegen das Schädigungsverbot durch die Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die vorgezogenen funktionserhaltenden Maßnahmen (Maßnahme 10.1 V<sub>CEF</sub>, 10.2 A<sub>CEF</sub>) vermieden. Hierzu gehören das Abhängen von vorhandenen Nistkästen im Baufeld vor Baubeginn mit gleichzeitigem Aufhängen von Ersatznistkästen. Im Ergebnis liegt somit keine Verwirklichung des Tatbestandes Nr. 3 vor, da die Lebensstätten streng geschützter Arten aus dem Baufeld verlagert werden. Es erfolgt eine Nistkastenbetreuung sowie ein Monitoring zur Funktionskontrolle (Maßnahme A 10.3).

### **5.5.2.3 Stellungnahmen und Einwendungen**

Die Untere Naturschutzbehörde verwies hinsichtlich der Prognose für den Fortbestand des Waldkauzes am vermuteten Standort darauf, dass für eine positive Prognose ergriffene Maßnahmen mindestens mit einer hohen Wahrscheinlichkeit wirksam sein müssen, damit keine artenschutzrechtliche Ausnahmeprüfung erforderlich ist. Da dies im vorliegenden Fall laut Gutachter nicht gewährleistet sei, sei die höhere Naturschutzbehörde entsprechend zu beteiligen.

Der Vorhabenträger erwidert hierauf, dass nach Aussagen des Artenschutzgutachtens eine direkte Beeinträchtigung des Waldkauzes durch Zerstörung des Brutplatzes nicht gegeben sei. Aufgrund der nur randlichen Eingriffe in den Stadtpark liege auch keine erhebliche indirekte Beeinträchtigung vor. Die vorliegende Planung habe weder auf die Lebensraumsituation des Waldkauzes im Buch, noch für dessen Prognose eine Auswirkung. Es bestehe eine hohe Prognosewahrscheinlichkeit, dass der Waldkauz seinen Standort im Stadtpark Buch beibehalte. Die Formulierung hinsichtlich der Prognosesicherheit wurde im Artenschutzgutachten daraufhin überarbeitet (vgl. Planunterlage 19.3, Seite 23).

### **5.5.3 Zauneidechsen**

#### **5.5.3.1 Bestand**

Bei den ersten Begehungen bis zum Jahr 2020 konnte kein Nachweis der nach Anhang IV der FFH-RL streng geschützten Zauneidechse erbracht werden. Im Jahr 2022 dann erfolgte der Nachweis der Zauneidechse im Zusammenhang einer städtischen Planung auf der Gewerbebrache auf dem ehemaligen WLZ-Areal (Angaben der Stadt Wangen 2023). Bei den Kontrollbegehungen im Frühsommer 2023 wurden die Zauneidechsen – Vorkommen bestätigt.

Im Rahmen des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans erfolgte im Jahr 2024 die Umsiedlung sämtlicher Zauneidechsen aus dem Eingriffsgebiet in ein neu angelegtes Ersatzhabitat im Süden der Stadt Wangen.

Zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses sind keine Zauneidechsen im Vorhabengebiet mehr vorhanden. Die ursprünglich vorgesehene Maßnahme 8.3 V<sub>CEF</sub> (Absammeln und Umsiedlung Zauneidechse) ist daher entfallen.

Hinsichtlich der Überprüfung der Umleitungsstrecken auf potentielle Zauneidechsenvorkommen konnte im Juli 2024 nachgewiesen werden, dass von den Baumaßnahmen der Umleitungsstrecken nur Straßenrandbereiche ohne Habitateigenschaften für die Zauneidechse beansprucht werden (vgl. Anlage 5 der Planunterlage 19.3).

#### **5.5.4 Libelle**

Die Untere Naturschutzbehörde wies in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass es zahlreiche Hinweise darauf gebe, dass sich in den vorhandenen Flachgewässern zahlreiche seltene Libellenarten reproduzieren und es gebe Hinweise auf ein Vorkommen der streng geschützten Sibirischen Winterlibelle. Zwar seien die Flachgewässer von der Straßenführung nicht unmittelbar betroffen, dennoch seien die Auswirkungen und notwendigen Schutzmaßnahmen entsprechend darzustellen.

Der Vorhabenträger erwidert hierzu, dass das Vorhaben keine Flachgewässer mit seltenen Libellenarten in Anspruch nehme. Auch mittelbare Auswirkungen auf die Flachgewässer seien durch die Straßenbaumaßnahme nicht zu erwarten. Deshalb bestehe keine Begründung zur Ausweitung des Untersuchungsraumes der B32-Maßnahme und zur Durchführung von artenschutzrechtlichen Maßnahmen für Libellen. Der Träger der geplanten Baumaßnahme auf dem WLZ-Areal habe sich um die dort erforderlichen artenschutzfachlichen Maßnahmen für die Libellen zu kümmern.

#### **5.5.5 Amphibien**

##### **5.5.5.1 Bestand**

Bei den Amphibien wurden mehrere wandernde Individuen unterschiedlichster Amphibienarten im Bereich der Zufahrtstraße zu den Fronwiesen festgestellt. Bei den nachgewiesenen Arten handelte es sich um den Bergmolch, den Grasfrosch sowie die Erdkröte als besonders geschützte Arten.

Zwischen den Laichgewässern im Bereich des Schießstattweihers und der Kleingartenanlage „Fronwiesen“ und dem Stadtpark „Buch“ bestehen Wanderungen bzw. Wechselbeziehungen der Amphibien. Jedoch bestehen keine Wanderbewegungen in westliche Bereiche und auch nicht in das Vorhabengebiet hinein, insbesondere werden keine Wanderstrecken beeinträchtigt, so dass keine speziellen Maßnahmen für Amphibien ergriffen werden müssen.

##### **5.5.5.2 Stellungnahmen und Einwendungen**

Die Untere Naturschutzbehörde wies in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass im Bereich der Birkenallee eine bekannte Amphibienwanderstrecke bestehe, auf der jedes Jahr Amphibien in einer so großen Zahl überfahren werden, dass dies als populationswirksam angesehen werde. Daher habe für das Jahr 2023 auch die Anordnung zur nächtlichen Sperrung der Strecke im Zeitraum der Amphibienwanderung bestanden. Sofern eine Sperrung aufgrund der Umleitungsstrecke nicht möglich sei, müsse durch einen Amphibienschutzzaun sichergestellt werden, dass keine Amphibien auf die Straße gelangen. Es sei darzustellen, ob dies angesichts der beengten Platzverhältnisse machbar sei und wer die Betreuung des Zaunes übernehme.

Der Vorhabenträger teilt hierzu mit, dass die Stadt Wangen i.A. die zuständige Behörde für die Sperrung der Birkenallee während der Hauptwanderzeiten der Amphibien sei. In den Hauptwandernächten sei es feucht und dämmerig. Während dieser Zeiten bestehe kein dringendes Erfordernis zur Zufahrt für Kleingärtner. Temporäre Sperrungen der Birkenallee seien für die Nutzer der Kleingartenanlage als zumutbar zu erachten. Aus Sicht des Vorhabenträgers spreche nichts gegen die Fortführung von temporären (tageszeitlichen) Sperrungen einzelner Streckenabschnitte bei entsprechender Witterung. Die Erstellung eines Amphibienschutzzaunes sei nicht zwingend erforderlich.

Die Planfeststellungsbehörde sieht es als für den Schutz der Amphibien erforderlich an, dem Vorhabenträger als verbindliche Nebenbestimmung unter Abschnitt A., V., 2.5 dieses Beschlusses aufzuerlegen, bei der Stadt Wangen darauf hinzuwirken, dass die Birkenallee während der Hauptwanderzeiten der Amphibien in dem Nachtzeitraum gem. § 45 Abs. 1a, Nr. 4a StVO gesperrt wird. Die betroffenen Anlieger der Kleingartenanlage und Gaststätte sind entsprechend rechtzeitig zu informieren. Im Hinblick auf die nur temporär und während der Amphibienwanderzeit erfolgende Sperrung ist dies auch als verhältnismäßig anzusehen. Wenn eine Sperrung nicht rechtzeitig veranlasst wird / werden kann, wird der Vorhabenträger hilfsweise verpflichtet, nach Absprache mit der Unteren Naturschutzbehörde durch geeignete Schutzzäune das Überqueren des Weges durch Amphibien zu verhindern.

Weiterhin fordert die Untere Naturschutzbehörde, dass Baumaßnahmen entlang der Umleitungsstrecke (Aufschüttung/ Abgrabung etc.) nur außerhalb der Amphibienwanderzeit durchgeführt werden dürften. Hinsichtlich des möglichen Bauzeitraums sei Rücksprache mit dem Sachgebiet Naturschutz zu halten, da die Amphibienwanderzeit jährlich aufgrund der Witterungsbedingungen schwanken könne.

Dies wird dem Vorhabenträger unter Abschnitt A., V., 2., 2.5 dieses Beschlusses als verbindliche Nebenbestimmung auferlegt.

## **5.6 Gesamtergebnis**

Das Gesamtergebnis der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung geht davon aus, dass bei konsequenter Umsetzung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen sowie CEF-Maßnahmen keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt werden. Eine Zulassung von Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ist daher nicht notwendig.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde werden die artenschutzrechtlichen Belange daher in ausreichendem Umfang berücksichtigt und stehen dem Vorhaben somit nicht entgegen.

## **IX. Öffentliche Belange**

### **1. Bodenschutz**

Zu den von § 14 Abs. 1 BNatSchG erfassten Eingriffen in Natur und Landschaft gehören auch Eingriffe in das Schutzgut Boden. Insoweit greifen auch beim Schutzgut Boden die Regelungen zur Eingriffsvermeidung und -kompensation nach § 15 BNatSchG. Im Übrigen ist zu beachten, dass es Zielsetzung nach § 1 Satz 1 des Bundes-Bodenschutzgesetzes ist, nachhaltig die Funktionen des Bodens zu sichern oder wiederherzustellen.

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

#### **1.1 Bodenbeschaffenheit**

Hinsichtlich der Bodenart bestehen im Vorhabengebiet Auffüllungen, welche eine Mächtigkeit von meist 1 bis 2 m erreichen und überwiegend aus Kies und Sand, bereichsweise aus Schluff mit unterschiedlichen Beimengungen von Fremdbestandteilen (Bauschutt, Ziegel, Beton, Schwarzdecke, Metall, Kunststoff, Glas, Keramik) bestehen. Unter den Auffüllungen folgen dann als natürlich anstehende Bodenschichten die Würm-Schotter, die durch eine kleinräumige Wechsellagerung von Kies/Sand und Geschiebemergel (Schluffe) charakterisiert sind und bis in eine Tiefe von 18 m unter die Geländeoberkante/Geländeoberfläche aufgeschlossen wurden.

Aufgrund der ermittelten flächenhaften Auffüllungen existieren im Untersuchungsraum größtenteils nicht mehr die ursprünglichen Böden. Überwiegend handelt es sich um anthropogen stark veränderte Auffüllböden im innerörtlichen bebauten Bereich, die teilweise als Altlastverdachtsflächen kartiert sind, nur noch sehr eingeschränkt natürliche Bodenfunktionen aufweisen und deshalb nur eine geringe Funktionserfüllung besitzen: Sie erfüllen, soweit sie nicht überbaut sind, im

Wesentlichen nur noch Funktionen als „Ausgleichskörper im Wasserkreislauf“, da sie die anfallenden Niederschläge aufnehmen und ans Grundwasser abgeben.

Im Plangebiet existieren wegen der vorherrschenden anthropogenen Auffüllböden im Hinblick auf das Schutzgut Boden keine Wert- und Funktionselemente mit besonderer Bedeutung.

Der Vorhabenträger hat ein Bauwerks- und Baugrundgutachten vom Jahr 2003 (Planunterlage 20.1) sowie eine Baugrunduntersuchung vom Jahr 2004 (Planunterlage 20.2) vorgelegt. Im Jahr 2021 wurden ergänzende Boden- und Grundwasseruntersuchungen durchgeführt, um die Aushubmassen hinsichtlich der Verwertung abfalltechnisch einzuordnen und die Auswirkungen auf die Grundwasserverhältnisse zu bewerten. Diese Untersuchungen sind in den Planunterlagen 20.3 sowie 18 dargestellt.

## **1.2 Beeinträchtigungen und Maßnahmen**

Bei der Realisierung des Vorhabens kommt es hinsichtlich des Schutzgutes Boden zu erheblichen Beeinträchtigungen:

Durch die bauzeitliche Inanspruchnahme von Flächen als Baustelleneinrichtungsflächen und Lagerflächen wird das Schutzgut Boden zum Teil erheblich beeinträchtigt. Zwar werden überwiegend anthropogen veränderte bzw. versiegelte Böden beansprucht, jedoch erfolgt auch eine Versiegelung von ca. 3.100 m<sup>2</sup> bisher unversiegeltem, teilweise natürlich gewachsenem Boden. Für die bauzeitlichen Umleitungsstrecken erfolgen vorübergehende Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden durch Bodenabtrag (insgesamt ca. 1300 m<sup>2</sup>) und bauzeitliche Versiegelung von ca. 7000 m<sup>2</sup>.

Maßnahmen betreffend den Bodenschutz sind vorliegend die Reduzierung der neu beanspruchten Fläche auf ein technisch mögliches Mindestmaß: So wurde beispielsweise auf eine Einwendung hin die bauzeitliche Verkehrsführung „Fronwiesen“ überprüft und die Zufahrt erfolgt jetzt über den vor kurzem angelegten Betriebsweg (Schotterweg) entlang des Rückhaltebeckens der Stadt Wangen. Zur Vervollständigung (Lückenschluss) ist nur noch ein ca. 60 m langer zusätzlicher Schotterwegabschnitt herzustellen. Somit entfallen im nördlichen Abschnitt das Baufeld und eine geplante Ausweichstelle.

Ebenso als Bodenschutzmaßnahme ist der Rückbau des Bahnüberganges und die dafür notwendigen Straßenbaumaßnahmen bezogen auf die vorwiegend bebaute bzw. ehemals überbaute Flächen innerhalb des Stadtgebiets zu sehen. Weiterhin werden Vorkehrungen und Maßnahmen zum Bodenschutz dahingehend getroffen, dass bei Anfall von natürlich gewachsenem Boden eine getrennte Lagerung in Ober- und Unterboden auf begrüntem max. 2 m hohen Mieten und der Wiedereinbau nach Abschluss der Baumaßnahme im Bereich der Straßenebenenflächen erfolgt. Zudem wird

eine fachgutachterliche Boden-Baubegleitung zur Koordinierung der Aushubtätigkeiten eingesetzt.

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde handelt es sich bei der Neuversiegelung von natürlich gewachsenem Boden um einen sehr geringen Umfang (ca. 3.100 m<sup>2</sup>) und damit um keine erhebliche dauerhafte Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden. Die nicht ausgleichbare Neuversiegelung wird in gleichwertiger Weise schutzübergreifend durch die LBP – Maßnahmen 13.1 bis 13.3 kompensiert. Im Ergebnis verbleibt keine erhebliche nachteilige Auswirkung auf das Schutzgut.

### **1.3 Einwendungen und Stellungnahmen**

**1.3.1** Das Landratsamt Ravensburg, Sachbereich Bodenschutz, teilte in seiner Stellungnahme vom 30.10.2023 mit, dass bei Einhaltung der folgenden Auflagen keine Bedenken gegen das Vorhaben bestünden:

- Bei der Bauausführung ist auf einen fachgerechten und schonenden Umgang mit dem Boden zu achten, entsprechend der Darstellung in der Broschüre „Bodenschutz beim Bauen“ (Flyer „Bodenschutz beim Bauen“ (rv.de)).
- Anfallender Bodenaushub ist entsprechend seiner Eignung im Sinne des Bundes-Bodenschutzgesetzes zu verwerten.
- Der Boden außerhalb des Baufeldes darf nicht mit Radfahrzeugen befahren werden.
- Bei allen Bodenarbeiten mit Oberboden (Humus) und kulturfähigem Unterboden sind die Vorgaben
  - der DIN 19731 „Verwertung von Bodenmaterial“;
  - der DIN 18915 „Bodenarbeiten“,
  - der DIN 19639 „Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben“ und
  - von Heft 10 vom Mai 1999 „Erhaltung fruchtbaren und kulturfähigen Bodens bei Flächeninanspruchnahme“ vom Ministerium für Umwelt Baden-Württemberg einzuhalten.
- Bei der Bauausführung sind Oberboden, kulturfähiger Unterboden und unverwittertes Untergrundmaterial (C-Horizont) bei Ausbau, Transport und Lagerung und ggf. Wiederverwertung jeweils zu trennen.
- Bodenarbeiten sind nur bei geeigneter Witterung und gut abgetrocknetem, bröseligem Boden durchzuführen.
- Bei einer Zwischenlagerung von Bodenmaterial sind die Mieten nach DIN 19731 trapezförmig anzulegen, die Oberfläche der Mieten zu glätten und bei einer Lagerungsdauer von mehr als 3 Monaten mit stark wasserzehrenden, tiefwurzelnden Pflanzen zu begrünen. Die maximale Höhe von Oberbodenmieten darf 2 m, die von kulturfähigem Unterboden 3 m nicht übersteigen. Der Boden ist locker zu schütten. Ein Befahren der Mieten oder ihr Missbrauch als Lagerplatz sind nicht zulässig.

- Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen sind auszuweisen und abzugrenzen. Der Boden ist durch geeignete Maßnahmen vor Verdichtung zu schützen.
- Die Flächen außerhalb des Baufeldes sind als Tabuflächen abzugrenzen und dürfen nicht befahren werden.
- Maßnahmen zur Vermeidung und zur Beseitigung von Bodenverdichtungen inkl. Rückbau sind durchzuführen.
- Bei der Verwertung von Oberboden und kulturfähigem Unterboden sind diese entsprechend ihrer ursprünglichen Schichtung möglichst verdichtungsfrei wieder einzubauen.
- Ggf. anfallendes kontaminiertes oder verunreinigtes Bodenmaterial ist entsprechend den gesetzlichen Regelungen zu verwerten bzw. zu entsorgen.

Die Einhaltung dieser Auflagen wird dem Vorhabenträger unter Abschnitt A., V., 4., 4.1 dieses Beschlusses als verbindliche Nebenbestimmung auferlegt.

Auf den Hinweis, dass die temporäre Versiegelung der Lagerfläche „Landesgartenschau Parkplatz“ durch die Asphaltierung der Fläche nach Beendigung der Zwischenlagerung entsprechend zurückzubauen sei und andernfalls die Fläche in der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung mit zu berücksichtigen sei, erwidert der Vorhabenträger, dass die Fläche bereits versiegelt von der Landesgartenschau GmbH übernommen werde, während der Baumaßnahme der Bahnübergangsbeseitigung B32 als Zwischenlager genutzt und nach Fertigstellung entsiegelt werde. Die Entsiegelung wird im Rahmen der Planfeststellung gesichert (vgl. Maßnahme Nr. 14 A: Entsiegelung temporärer Lagerfläche).

**1.3.2** Das Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau am Regierungspräsidium Freiburg teilte in seiner Stellungnahme vom 10.10.2023 mit, dass sich das Plangebiet im Verbreitungsbereich von Hasenweiler-Schotter unbekannter Mächtigkeit befinde und mit lokalen Auffüllungen vorangegangener Nutzungen, die ggf. nicht zur Lastabtragung geeignet sind, zu rechnen sei. Der Vorhabenträger verwies diesbezüglich auf die vorgenommenen Bodenuntersuchungen und die im Zuge dessen erfolgte Dokumentation der Auffüllungsmächtigkeiten.

Weiterhin weist das Landesamt darauf hin, dass davon ausgegangen werde, dass im Vorfeld der geplanten Baumaßnahmen objektbezogene Baugrunduntersuchungen durchgeführt werden/wurden und dass eine den Baumaßnahmen angemessene ingenieurgeologische Betreuung (inkl. der Ingenieurbauwerke) während der Bauzeit stattfinden wird. Hierzu ist auf die Planunterlage 20.1 (Bauwerks- und Baugrundgutachten DB 2003) sowie Planunterlage 20.2 (Baugrunduntersuchung 2004) zu verweisen. Die ingenieurgeologische Betreuung während der Bauzeit wird seitens des Vorhabenträgers zugesagt und ihm als verbindliche Nebenbestimmung unter Abschnitt A., V., 4., 4.3 dieses Beschlusses auferlegt.

Auf den Hinweis, dass die unterirdischen Keller „Mohrenkeller“ an der Ecke Ravensburger Straße / Bahnhofstraße sowie den „Höslekeller“ auf den Anwesen Höslekellerweg berücksichtigt werden müssten, erwidert der Vorhabenträger, dass der Hinweis bezüglich des „Mohrenkellers“ berücksichtigt wird und bezüglich des „Höslekeller“, dass dieser außerhalb des Baufeldes liege und somit nicht betroffen sei.

Weiterhin werde darauf hingewiesen, dass bei etwaigen baulichen Maßnahmen im Bereich der vorgenannten alten Keller die potentiellen Einwirkungen der unterirdischen Hohlräume auf die Tagesoberfläche bzw. auf das Bauvorhaben durch einen qualifizierten Gutachter zu untersuchen sei und damit möglicherweise verbundene Risiken zu bewerten seien. Der Vorhabenträger sagt die Untersuchung durch einen geeigneten Gutachter für den Fall des Auffindens unterirdischer Hohlräume im Bereich der alten Keller zu (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 9. dieses Beschlusses).

Vor diesem Hintergrund vertritt auch die Planfeststellungsbehörde die Auffassung, dass die Beeinträchtigungen bzgl. des Schutzguts Boden schutzgutübergreifend vollumfänglich kompensiert sind.

#### **1.4 Altlasten**

Es befinden sich im Plangebiet mehrere im Bodenschutz- und Altlastenkataster kartierte Altlastverdachtsflächen sowie die Altlastenfläche Käserei Bel Adler. Im Rahmen des Vorhabens ist keine Überbauung von Altlasten bzw. Altlastenverdachtsflächen vorgesehen.

Der Vorhabenträger hat für die abfallrechtliche Bewertung der anfallenden Aushubmassen ein entsprechendes Ingenieurbüro für Altlastenmanagement mit der Durchführung von repräsentativen Bodenuntersuchungen beauftragt. Die Ergebnisse sind in der Planunterlage 20.3 (Bodenverwertungskonzept) dargestellt, auf welche verwiesen wird. Es erfolgt eine Begleitung der Baumaßnahme durch eine Fachbauleitung „Altlasten“, welche insbesondere die Verwertung und Entsorgung der Aushubmassen überprüfen und begleiten wird.

Die Beauftragung dieser „Fachbauleitung Altlasten“ durch den Vorhabenträger sowie die Anfertigung eines Überwachungsberichtes durch die Fachbauleitung und dessen Vorlage an das Landratsamt Ravensburg wird ihm unter Abschnitt A., V., 4., 4.2.1 und 4.2.2 dieses Beschlusses verbindlich auferlegt.

Der Sachbereich „Altlasten“ am Landratsamt Ravensburg wies in seiner Stellungnahme darauf hin, dass im gesamten Plangebiet aufgrund der ehemaligen altlastenrelevanten Nutzung Entsorgungsrelevanz des anstehenden Bodenmaterials bestehe.

Der Vorhabenträger erwidert hierauf, dass sämtliches nicht vor Ort wiederverwendbares Bodenmaterial zwischengelagert und nach der Ersatzbaustoffverordnung bzw. Deponieverordnung untersucht und deklariert werde.

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

## **2. Belange des Klimaschutzes**

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde steht das Schutzgut Klima dem beantragten Vorhaben nicht entgegen.

### **2.1 Allgemeines**

Gemäß Art. 20a Grundgesetz (GG) und § 13 des Klimaschutzgesetzes (KSchG) sind die Belange des Klimas in der Abwägung zu berücksichtigen. Innerhalb dieser Abwägungsentscheidung genießt das Klimaschutzgebot aber keinen unbedingten Vorrang gegenüber anderen Belangen. Sein Gewicht nimmt aber bei fortschreitendem Klimawandel weiter zu (BVerfG, Beschluss vom 24.03.2021 – 1 BvR 2656/18 u.a., juris Rn. 198).

Gemäß § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Zweck des KSG ist es, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben unter Berücksichtigung der ökologischen, sozialen und ökonomischen Folgen zu gewährleisten (§ 1 Satz 1 und 2 KSG). Die aus Art. 20a GG und § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG erwachsende Verpflichtung, den Belang des Klimaschutzes in die Abwägung einzustellen und die im KSG festgelegten Klimaschutzziele zu berücksichtigen, führt allerdings nicht dazu, dass nur noch solche Planungsvorhaben realisiert werden dürfen, die klimaneutral sind, einen bestimmten Grenzwert einhalten oder eine emissionsmindernde Wirkung haben. Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Urteil vom 04. Mai 2022 (BVerwG, Urteil vom 4. Mai 2022 – 9 A 7/21) über die Anwendung des Berücksichtigungsgebots des Klimaschutzgesetzes entschieden. Darin hat es festgestellt, dass noch keine konkretisierenden Vorgaben und Regelungen dahingehend existieren, wie die Berücksichtigung zu erfolgen hat und die großräumigen Klimawirkungen eines Vorhabens zu ermitteln und abzuhandeln sind, beziehungsweise wie der Treibhausgasausstoß eines Verkehrsweges zu berechnen ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 4. Mai 2022 – 9 A 7/21, juris Rn. 80). Das Bundesverwaltungsgericht hat insoweit klargestellt, dass grundsätzlich keine „überspannten“ Anforderungen gestellt werden dürften. Die Erfüllung der Berücksichtigungspflicht müsse „mit Augenmaß“ bestimmt und konkretisiert werden. Den Behörden dürfe kein unzumutbarer Aufwand abverlangt werden.

## **2.2 Ergebnisse Fachbeitrag Klima**

Der Vorhabenträger hat im Laufe des Planfeststellungsverfahrens einen Fachbeitrag Klima vorgelegt, welcher im Rahmen der zweiten öffentlichen Auslegung bekannt gemacht wurde (Planunterlage 17.5 vom 31.07.2024). Im Fachbeitrag Klima werden die Auswirkungen des Vorhabens auf die Freisetzung von Treibhausgasen betrachtet. Dementsprechend erfolgt für das lokale Straßennetz eine Kohlenstoffdioxid (CO<sub>2</sub>) - Bilanzierung für die beantragte Planung im Vergleich zum Prognosenullfall 2040 ohne bauliche Änderungen.

Hinsichtlich der Vorgehensweise der Emissionsbestimmung wird auf die detaillierten Ausführungen in der Planunterlage 17.5 verwiesen. Anhaltspunkte, die gegen die Richtigkeit der Vorgehensweise oder der Berechnungen sprechen, sind nicht ersichtlich und wurden auch nicht dargetan.

Unter Berücksichtigung aller betrachteten klimarelevanten Aspekte schneidet die Planvariante in Summe vergleichbar dem betrachteten Nullfall (Bestandssituation) ab.

### **2.2.1 Verkehrsbedingte Treibhausgase**

Der Betrieb von Kraftfahrzeugen (Kfz) ist mit der Aufwendung von Energie verbunden im Zuge dessen Treibhausgas (THG)-Emissionen entstehen können. Es wird zwischen direkten und indirekten THG-Emissionen unterschieden, die durch den Betrieb der Kfz auf dem lokalen Straßennetz freigesetzt werden und nach der ersten Fassung des KSG (2019) verschiedenen Sektoren zugeordnet sind.

#### **2.2.1.1 Direkte THG-Emissionen**

Während des Betriebs der Straße mit dem geplanten Vorhaben und den umliegenden bereits bestehenden Abschnitten des öffentlichen Straßennetzes werden durch die Verbrennung von Kraftstoffen durch Kfz vor Ort THG-Emissionen freigesetzt („Tank-to-Wheel“). Das sind die sogenannten direkten verkehrsbedingten THG-Emissionen, die nach der ersten Fassung des KSG (2019) dem Sektor Verkehr zugeordnet sind. Die Elektro-Mobilität ist nicht mit Beiträgen zu den direkten THG-Emissionen verbunden.

#### **2.2.1.2 indirekte THG – Emissionen**

Im Hinblick auf verkehrsbedingten THG-Emissionen sind auch die Beiträge zu berücksichtigen, die im Zusammenhang mit Bereitstellung der Antriebsenergien für die E-Mobilität sowie für die konventionellen Fahrzeuge entstehen. Das sind zum einen Treibhausgase, die im Mittel während der Erzeugung des Stroms, der für den Betrieb von Elektro-Kfz benötigt wird, freigesetzt werden. Zum anderen sind dies THG-Emissionen, die bei der Bereitstellung von Kraftstoffen durch deren Raffination, deren Transport, usw. entstehen. Diese sogenannten Vorkettenemissionen werden nicht zwingend lokal im Untersuchungsgebiet freigesetzt und stellen damit sogenannte indirekte Emissionen („Well-to-Tank“) dar. Sie sind nach der ersten Fassung des KSG (2019) bzw. den Kyoto-Konventionen dem Sektor Energiewirtschaft zugeordnet.

### **2.2.1.3 Gesamtemissionen verkehrsbedingter Treibhausgase**

In Abbildung 4.1 des Fachbeitrags Klima sind die Gesamtemissionen der verkehrsbedingten Treibhausgase für den Prognosenullfall und den Planfall zusammengefasst. Dargestellt werden die direkten verkehrsbedingten THG-Emissionen im Sektor Verkehr, die indirekten verkehrsbedingten THG-Emissionen im Sektor Energiewirtschaft sowie die gesamten verkehrsbedingten THG-Emissionen.

Gegenüber dem Prognosenullfall kommt es im beantragten Planfall mit Kreisverkehr am Knotenpunkt B32 / Zeppelinstraße im Ergebnis zu einer vorhabenbedingten Zunahme der gesamten verkehrsbedingten THG-Emissionen um ca. 38 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente (CO<sub>2</sub>-eq) pro Jahr.

### **2.2.2 Bilanzierung der Lebenszyklusemissionen**

Die THG-Emissionen, die durch die Herstellung, den Bau, den Betrieb (ohne Fahrzeugbetrieb) und die Instandhaltung eines Vorhabens freigesetzt werden, sind die sog. Lebenszyklusemissionen. Diese werden nach dem Klimaschutzgesetz dem Sektor Industrie zugeordnet.

Aus den Tabellen 5.2 und 5.3 ergibt sich die Bilanzierung der Lebenszyklusemissionen für die Umsetzung und Instandhaltung des Planvorhabens.

Die geplante Verkehrsanlage führt zu Lebenszyklusemissionen von ca. 46 Tonnen CO<sub>2</sub>-eq pro Jahr; für die Brücken erfolgt ein Aufschlag von ca. 11 Tonnen CO<sub>2</sub>-eq pro Jahr, sodass sich die Lebenszyklusemissionen insgesamt auf jährlich ca. 57 Tonnen CO<sub>2</sub>-eq pro Jahr belaufen.

### **2.2.3 Flächenbilanzierung der klimarelevanten Landnutzungsänderungen**

Der Teilaspekt Landnutzungsänderung bezieht sich auf die THG-Bilanz von Boden-Vegetationskomplexen. In der organischen Substanz im Boden und in der Vegetation (unterirdische und oberirdische Biomasse) ist CO<sub>2</sub> in Form von organisch gebundenem Kohlenstoff (CO<sub>2</sub>org) gespeichert (Speicherfunktion). Je nach Bodenform, Vegetationstyp und Nutzung werden aus dem Boden-Vegetation-System entweder Treibhausgase emittiert oder es wird CO<sub>2</sub> kontinuierlich eingelagert (Senkenfunktion). Im Falle eines Straßenbauvorhabens kommt es zu Änderungen dieser natürlichen Prozesse im Bereich des Eingriffs und im Bereich von flankierenden landschaftspflegerischen Maßnahmen. Diese Effekte sollen im Fachbeitrag ermittelt und auf den Planungsebenen Raumordnung/Linienfindung und Zulassung/Planfeststellung ebenenspezifisch berücksichtigt werden.

Eingriffe erfolgen vorliegend dergestalt, dass durch die Umsetzung des Vorhabens der Randbereich des Stadtpark „Buch“ in Anspruch genommen wird: Auf einer Länge von ca. 120 m erfolgt ein dauerhafter Verlust von mindestens 6 Altbäumen. Als Kompensationsmaßnahme für den dauerhaften Verlust wird im Plangebiet die Bereitstellung von Flächen entlang der B32 für die äußere Eingrünung aufgeführt. Weiter werden Flächen der dreiteiligen Ersatzmaßnahme im LSG „Hammerweiher mit

Buch“ benannt, mit denen eine schutzgutübergreifende Kompensation für den Parkverlust am Westrand des Stadtparkes vorgesehen ist. Die Ersatzmaßnahme 13.3 E wird in einem Bereich des LSG „Hammerweiher mit Buch“ umgesetzt, der in der Moorkarte Baden-Württemberg als Anmoor ausgewiesen ist (LUBW 2023). Bei der Maßnahme handelt es sich um Bachbettaufweitungen und Uferabflachungen. Diese sind nach Einschätzung der Gutachter nicht dazu geeignet, die Klimawirksamkeit des Moores zu beeinträchtigen.

Durch die Umleitungsstrecke „Fronwiesen“ und die Anlage einer Ausweichstelle kommt es bauzeitlich zu einem Verlust von ca. 1.000 m<sup>2</sup> Grünland. Jedoch erfolgt nach Abschluss der Baumaßnahme ein vollständiger Rückbau und die Rekultivierung der Umleitungsstrecke.

Nach der Einschätzung der Gutachter, welcher sich die Planfeststellungsbehörde anschließt, sind damit keine potentiell klimawirksamen Einflüsse auf Landnutzung, Landnutzungsänderung oder Forstwirtschaft durch die Planung zu befürchten. Gegenteilige Ansichten wurden weder von Trägern öffentlicher Belange noch von privaten Einwendern vorgebracht.

### **2.3 Gesamtbilanz und Fazit**

Es kommt folglich insgesamt zu vorhabenbedingten THG-Emissionen im Umfang von 95 Tonnen pro Jahr. Dies ergibt sich aus der Zunahme verkehrsbedingter THG-Emissionen von 38 Tonnen pro Jahr und den Lebenszyklusemissionen von jährlich ca. 57 Tonnen.

Die durch den Vorhabenträger dargestellten Klimawirkungen sind durch die Planfeststellungsbehörde zu bewerten und als öffentlicher Belang in die Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 4 FStrG einzustellen. Zu Beginn wurde bereits dargestellt, dass der Belang des Klimaschutzes zwar gewichtig ist, jedoch gegenüber anderen Belangen keinen unbedingten Vorrang genießt. In diesem Zusammenhang wird die Bedeutung der mit dem beantragten Projekt verbundenen THG-Emissionen wie folgt bewertet:

Im Hinblick auf die verkehrsbedingten THG-Emissionen wird seitens der Planfeststellungsbehörde gesehen, dass das Projekt gegenüber dem Nullfall emissionserhöhend wirkt. Was die THG-Lebenszyklusemissionen anbelangt muss auch diesbezüglich festgestellt werden, dass das Vorhaben die Emissionen gegenüber dem Nullfall erhöht.

Beide Erhöhungen sind aber verhältnismäßig als gering einzuschätzen. Es ist nicht davon auszugehen, dass mit dem Vorhaben nicht unerhebliche nachteilige THG-Emissionen, die sich dementsprechend auf die globale THG-Bilanz auswirken, verbunden sind.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde überwiegen daher die mit der Verwirklichung des Vorhabens verfolgten Ziele sowie die damit verbundenen Vorteile, die mit durch die Realisierung des Vorhabens eintretenden klimabezogene Nachteile.

Der Klimaschutz bzw. die Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klima stehen dementsprechend der Zulassungsfähigkeit des Vorhabens nicht entgegen.

### **3. Wasserrechtliche Belange**

Zu berücksichtigen sind darüber hinaus die Regelungen des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG). Die Erläuterungen zu den wasserrechtlichen Tatbeständen befinden sich in den Wassertechnischen Untersuchungen (Planunterlage 18.1). Ergänzend wurde der Erläuterungsbericht zum Wasserrechtsantrag als Planunterlage 18.3 vom 23.08.2024 vorgelegt, in welchem die bauzeitlichen und dauerhaften Eingriffe ins Grundwasser beschrieben sind.

#### **3.1 Wasserrechtliche Benutzungstatbestände**

Durch das hier planfestgestellte Bauvorhaben werden verschiedene wasserrechtliche Benutzungstatbestände, § 9 WHG, tangiert. Grundsätzlich bedarf jede Benutzung i. S. d. § 9 WHG gem. § 8 Abs. 1 WHG einer Erlaubnis oder Bewilligung.

Mit dem Bauvorhaben sind die folgenden wasserrechtlichen Benutzungen verbunden:

##### **3.1.1 Einbringen und Einleiten von Stoffen in Gewässer, § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG**

Durch die Einbringung von Bauwerksteile, Kanäle, Fundamente und überschnittene Bohrpfahlwände sowie die Gründungskörper von Stützwänden in das Grundwasser erfolgt eine erlaubnispflichtige Benutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG. Eine Auswirkung der Bauteile auf den Grundwassermechanismus ist ausweislich der Erläuterungsberichtes nur temporär zu erwarten und eine dauerhafte Beeinflussung der chemischen Grundwasserbeschaffenheit nicht zu befürchten. Überdies erfolgt die Einleitung des Bauwassers in den Regenwasserkanal. Diese wird zuvor über ein Absatzbecken eingeleitet. Der Regenwasserkanal, in den das zutage geförderte Grundwasser eingeleitet wird, entwässert in das Fließgewässer „Obere Argen“.

##### **3.1.2 Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser, § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG**

Für die Herstellung der drei Brückenbauwerke ist eine bauzeitliche Wasserhaltung in den Baugruben erforderlich. Die sogenannte Grundwasserhaltung ist ein Verfahren zur Trockenlegung einer Baugrube, in welcher der Grundwasserspiegel auf dem Grundstück zu hoch ist. Die erforderliche bauzeitliche Grundwasserhaltung zur Trockenhaltung der Baugruben für die Brückenbauwerke ist gem. § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG erlaubnispflichtig.

##### **3.1.3 Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser, § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG**

Im Bereich von Bau-km 0+230 bis 0+380 ist der Einbau eines 50 cm mächtigen Flächenfilters aus feinkornarmen, sehr gut durchlässigen Kiesen mit beidseitigen

Drainagerohren unter dem ungebundenen Straßenoberbau erforderlich. Durch den Einbau des Flächenfilters wird die Entwässerung des Planums (vorbereitete, ebene Oberfläche, auf der Bauarbeiten wie Straßenaufbau erfolgen) und die Trockenhaltung des Straßenoberbaus sichergestellt. Hierdurch kommt es jedoch im Bereich des Bahnübergangs unter der B32 lokal begrenzt zur Absenkung des Grundwasserspiegels um ca. 50 cm gegenüber dem mittleren Grundwasserstand. Durch die talseitige Wiedereinleitung des Grundwassers aus dem Flächenfilter ergibt sich insgesamt eine geschlossene Grundwasserbilanz. Es erfolgt keine dauerhafte Ableitung von Grundwasser und es sind somit keine nachteiligen Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt zu besorgen.

Einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedarf daher gem. 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG der Flächenfilter mit den damit verbundenen zu erwartenden lokal begrenzten Auswirkungen auf die Grundwasserströmungsverhältnisse.

Gemäß § 19 Abs. 1 WHG ist die Planfeststellungsbehörde zuständig für die Erteilung der Erlaubnis oder Bewilligung bzgl. Wasserbenutzungen durch ein Planfeststellungsvorhaben. Die Entscheidung wird gem. § 19 Abs. 3 WHG im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde getroffen.

Soweit die Untere Wasserrechtsbehörde diverse Rückfragen zu den wasserrechtlichen Benutzungstatbeständen hatte, konnte der Vorhabenträger diese umfangreich und nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde auch abschließend beantworten:

#### Einleitung bauzeitlicher Wasserhaltung in Regenwasserkanal

Soweit befürchtet wurde, dass es sich um eine dauerhafte und damit zu vermeidende Ableitung von Grundwasser handele, hat der Vorhabenträger erläutert, dass eine dauerhafte Ableitung von Grundwasser nicht vorgesehen sei, sondern die Ableitung nur bauzeitlich erfolge.

Hinsichtlich der Qualitätsvorgaben und -grenzwerte bezüglich des in den Regenwasserkanals einzuleitenden Bauwassers wird dem Vorhabenträger entsprechend der Forderung der Unteren Wasserbehörde auferlegt, zusätzlich die üblichen Vor-Ort-Parameter wie Geruch, Farbe / Trübung, pH-Wert, Sauerstoffkonzentration, elektrische Leitfähigkeit sowie ungelöste Stoffe (absetzbare/abfiltrierbare) zu kontrollieren (vgl. Nebenbestimmung unter Abschnitt A., V., 3. dieses Beschlusses).

Zur Frage der genauen Einleitstelle in Kanalschacht sowie in die Vorflut teilt der Vorhabenträger mit, dass zwar ein Grobkonzept hierzu besteht (Fassung im Bereich der Baugruben und Pumpen zu einem Absetzbecken mit nachgelagertem Kiesfilter entweder im Bereich der abgehängten Praßbergstraße, Einleiten in Schacht R1080N entsprechend Planunterlage 8. Alternativ dazu Aufstellen des Absetzbeckens auf der Baustelleneinrichtungsfläche auf Flurstück Nr. 179 und Einleiten in denselben

Regenwasserkanal in einen Kanalschacht im Bereich der Einmündung der Gegenbaurstraße). Die genaue Aufstellfläche des Absetzbeckens und die Einleitstelle in den Kanal können jedoch erst im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt werden.

Hinsichtlich der ausreichenden Leistungsfähigkeit des Kanals und der Vorflut für die Ableitung der erwarteten Bauwassermengen teilt der Vorhabenträger mit, dass die Leistungsfähigkeit des Regenwasserkanals bei normalen hydraulischen Gegebenheiten für die Aufnahme des Bauwassers (ca. 85 m<sup>3</sup>/h) von der Stadt Wangen bestätigt wurde. Lediglich bei Starkregenereignissen (ab 2-jährlichem Regenereignis) sei der Regenwasserkanal nicht ausreichend leistungsfähig. Die in diesem Fall nicht ausreichend leistungsfähige Haltung R1083 könne einen maximalen Abfluss von 0,7 m<sup>3</sup>/s aufnehmen. Der Vorhabenträger werde den Abfluss der genannten Haltung in Echtzeit messen und die Wasserhaltung bei einem drohenden Erreichen der maximalen Abflussmenge vom Regenwasserkanal kurzzeitig auf den Schmutzwasserkanal umstellen. Das Einverständnis der Stadt Wangen zu diesem Vorgehen liege vor.

Zu dem angefragten Parameter, den jeweiligen Grenzwerten für die Einleitung wird auf Kapitel 4 des Erläuterungsberichts zum Wasserrechtsantrag verwiesen. Hinsichtlich des geplanten Messturnus ist zu ergänzen, dass die Beprobung alle 7 Tage in den ersten 10 Wochen nach Beginn der Wasserhaltung und die Beprobung alle 14 Tage ab Woche 11 erfolgt.

#### Einbringung Bauwerksteile, insb. Bohrpfahlwände und Stützwände in Grundwasser

Soweit die Untere Wasserbehörde fordert, dass die im Grundwasserbereich eingebrachten Materialien keine schädlichen auslaugbaren / auswaschbaren Beimischungen enthalten dürfen und auch auf eine mögliche Betonaggressivität des Grundwassers beachtet werden sollte, sagt der Vorhabenträger zu, bei der Auswahl der Materialien eine mögliche Auswaschbarkeit und eine Betonaggressivität des Grundwassers zu beachten (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 2., 2.1 dieses Beschlusses).

Hinsichtlich der Bohrpfahlwände teilt der Vorhabenträger mit, dass die Bohrpfähle ausschließlich im Bereich des oberflächennahen Grundwasserleiters bzw. bis zur Oberkante der Geschiebemergel mit Drainbeton hergestellt werden. Darunter werden die Bohrpfähle herkömmlich hergestellt, sodass der Grundwasserstauer intakt bleibt.

Wie von der Unteren Wasserbehörde gefordert, wurden in Anlage 3 der Planunterlage 15.5 (Ankerlagen Stützwände) die „UK Aquiferbasis“ (Grundwasserleiter) sowie die entsprechenden Angaben zur Grundwassergleich ergänzt (Grundwassergleichen, Berghof Umweltengineering Stichtag 06.10.2021).

#### Bauwasserhaltung

Hinsichtlich der Bauwasserhaltung teilt der Vorhabenträger auf Rückfrage der Unteren Wasserbehörde mit, dass bei einer ordnungsgemäßen Ausbildung und Durchführung der Wasserhaltung kein setzungsgefährdender Materialaustrag zu erwarten sei. Vorkehrungen zur Vermeidung von Materialaustrag werden daher nicht getroffen.

Auf Rückfrage des Sachbereichs Betriebsdienst des Landratsamts Ravensburg ist darauf hinzuweisen, dass keine dauerhafte Grundwasserabsenkung vorgesehen und auch nicht notwendig ist. Im Bereich der Unterführung wird ein Flächenfilter unterhalb des Fahrbahnoberbaus eingebracht. Zur Frage der Unteren Wasserbehörde, welche Auswirkungen / Gefährdungen durch den Einbau des Flächenfilters möglich (inkl. räumlichem Ausmaß) sind und welche Schutzvorkehrungen ggf. getroffen werden, erwidert der Vorhabenträger, dass es durch den Einbau des Flächenfilters im Bereich des Bahnüberganges unterhalb der B32 lokal begrenzt zur Absenkung des Grundwasserspiegels um ca. 1/2 Meter gegenüber dem mittleren Grundwasserstand komme. Durch die talseitige Wiedereinleitung des Grundwassers aus dem Flächenfilter ergebe sich insgesamt eine geschlossene Grundwasserbilanz. Es erfolge keine dauerhafte Ableitung von Grundwasser und es seien somit keine nachteiligen Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt zu besorgen. Mit Kiesmaterial verfüllte Stiche zur Wiedereinleitung in tiefere Schichten sind überdies nicht vorgesehen.

#### Unvorhergesehene Grundwasserbenutzung

Die Untere Wasserbehörde weist darauf hin, dass die unvorhergesehene Erschließung von Grundwasser sowie Erdaufschlüsse aller Art vom Unternehmer gem. § 49 Abs. 2 WHG in Verbindung mit § 43 WG bei der Unteren Wasserbehörde des Landratsamtes unverzüglich anzuzeigen sind (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 2., 2.1 dieses Beschlusses).

#### Grundwassermonitoring

Hinsichtlich der seit August 2021 laufenden Messungen der Grundwasserstände hat der Vorhabenträger die Anfrage der Unteren Wasserbehörde bestätigt, dass die Messungen bis nach Abschluss der Baumaßnahme weitergeführt werden (vgl. Erläuterungsbericht zum Wasserrechtsantrag, ab Seite 3).

Die Untere Wasserrechtsbehörde hat mit E-Mail vom 09.Juli 2024 ihre Zustimmung für die Erteilung der beantragten wasserrechtlichen Erlaubnisse erteilt.

Die Planfeststellungsbehörde erteilt daher unter Abschnitt A., II., 1. dieses Planfeststellungsbeschlusses im Einvernehmen mit der zuständigen Unteren Wasserbehörde die erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse.

### **3.2 Oberflächengewässer**

Durch die Realisierung des Vorhabens selbst sind keine Oberflächengewässer unmittelbar betroffen. Jedoch sind im Zuge der Ersatzmaßnahmen E 13.1 bis 13.3 die Oberflächengewässer „Schwarzenbach“ sowie „Mühlbach“ betroffen.

Die Untere Wasserbehörde am Landratsamt Ravensburg hat der Durchführung des Ersatzmaßnahmenkomplexes E13 bei Einhaltung diverser Nebenbestimmungen zugestimmt. Die geforderten Nebenbestimmungen werden dem Vorhabenträger unter Abschnitt A., V., 3. dieses Beschlusses verbindlich auferlegt.

Dem Vorhabenträger wird die wasserrechtliche Erlaubnis zur Realisierung der Ersatzmaßnahmen E13 vorsorglich unter Abschnitt A., II., 1., 1.4 dieses Beschlusses erteilt.

Soweit der Sachbereich Betriebsdienst vom Landratsamt Ravensburg die Bereitstellung von notwendigen Handlungsvorgaben im Havariefall/Unfall mit Ölaustritt bzw. unfallgefährdenen Flüssigkeiten fordert, sagt der Vorhabenträger dies zu (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 2., 2.2 dieses Beschlusses).

### **3.3 Abwasser/Entwässerung**

Die Untere Wasserbehörde äußerte bzgl. des Belanges „Abwasser“ keine Bedenken.

Soweit der Sachbereich Betriebsdienst vom Landratsamt Ravensburg in seiner Stellungnahme darauf hinweist, dass die Oberflächenentwässerung ausreichend groß dimensioniert werden sollte, da ein Abfluss über das z.T. nur bedingt vorhandene Längsgefälle nur eingeschränkt möglich sei, erwidert der Vorhabenträger, dass die Dimensionierung der Oberflächenentwässerung nach den gültigen DWA-Arbeitsblättern erfolge.

Soweit die Übermittlung eines Lageplans nach Abschluss der Bauarbeiten, welcher die tatsächlich verbauten Entwässerungseinrichtung darstellt, gefordert wird, wird die Übermittlung eines Entwässerungsbestandsplans nach Fertigstellung der Maßnahme seitens des Vorhabenträgers zugesagt (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 2., 2.2 dieses Beschlusses).

### **3.4 Wasserrahmen – Richtlinie**

Nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) vom 01.07.2015 (Az. C 461/13) ist die Beachtung der Zielvorgaben der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) zwingende Vorgabe für die Zulassung von Vorhaben. Sofern Oberflächenwasserkörper oder Grundwasserkörper durch ein Vorhaben betroffen sind, ist zur Zulassung eines Projektes zu prüfen, ob eine Verschlechterung der Wasserkörper ausgeschlossen ist (Verschlechterungsverbot) und einer fristgerechten Erreichung eines guten Zustandes nicht entgegensteht (Zielerreichungs- bzw. Verbesserungsgebot).

Das Verschlechterungsverbot nach § 27 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Nr. 1, § 44 Satz 1 und § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG gilt auch bei Zulassungen in anderen als wasserrechtlichen Verfahren. Dies gilt insb. in Planfeststellungs- und genehmigungsverfahren, in denen auch über wasserrechtliche Belange entschieden wird, ohne dass daneben wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen erforderlich sind.

Eine Verschlechterung liegt vor, wenn die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 27 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Nr. 1 oder der §§ 44, 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG erfüllt sind. Bezugspunkt für das Verschlechterungsverbot ist der Oberflächen- bzw. Grundwasserkörper.

Der Vorhabenträger hat einen Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (Planunterlage 18.2) erstellt, welcher nach den Vorgaben der WRRL prüft, ob das Vorhaben den Zielen der WRRL entspricht und sowohl das Verschlechterungsverbot als auch das Verbesserungsgebot entsprechend den §§ 27 und 47 WHG berücksichtigt werden.

### **3.4.1 Auswirkungen des Vorhabens auf die Oberflächengewässer / oberirdische Gewässer**

Durch das Vorhaben werden keine Oberflächengewässer unmittelbar in Anspruch genommen. Es erfolgen die Sammlung und Ableitung des Straßenoberflächenwassers zur Kläranlage, sodass keine betriebsbedingte Verunreinigung der benachbarten Oberflächengewässer zu besorgen sind. Eine Veränderung der bestehenden Gewässersituation an der Oberen Argen infolge der bauzeitlichen Nutzung der Umleitungsstrecken ist nicht gegeben.

### **3.4.2 Auswirkungen des Vorhabens auf den Grundwasserkörper**

Infolge der Tieferlegung der B32 im Zuge der Beseitigung des Bahnüberganges wird bauzeitlich in das Grundwasser eingegriffen. Dieser Eingriff ist nicht vermeidbar. Es werden eine Reihe von Maßnahmen ergriffen, um eine Verschlechterung des Grundwasserkörpers in seinem mengenmäßigen und chemischen Zustand zu vermeiden, beispielsweise die Einhaltung bautechnischer Schutzvorkehrungen- und Maßnahmen wie den Einbau eines Flächenfilters zur dauerhaften Absenkung des Grundwasserspiegels im Abschnitt der B32 Tieferlegung oder den Einsatz von Absetzbecken zur Absetzung von Trübstoffen.

Für weitere Details zu den erforderlichen Maßnahmen zum Grundwasserschutz wird auf den Fachbeitrag WRRL verwiesen.

Im Ergebnis tritt durch diese Maßnahmen keine Verschlechterung der bestehenden Grundwassersituation ein. Insgesamt kommt der Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie zu dem Ergebnis, dass durch das Vorhaben keine Verschlechterung bzgl. der potentiell betroffenen Oberflächengewässer und der betroffenen Grundwasserkörper zu befürchten sind. Weiterhin werde der gute ökologische und chemische Zustand bei Oberflächengewässern und beim Grundwasserkörper erhalten werden. Das Vorhaben erfüllt somit das Verschlechterungsverbot der Wasserrahmenrichtlinie und damit die Vorgaben der §§ 27 und 47 WHG.

Die Untere Wasserbehörde beim Landratsamt Ravensburg äußerte in seiner Stellungnahme zum Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie keine Bedenken.

### **3.5 Sonstige wasserrechtliche Belange**

Von dem Vorhaben sind keine Wasserschutzgebiete betroffen.

### **3.6 Ergebnis**

Die Planfeststellungsbehörde ist nach den vorstehenden Ausführungen der Überzeugung, dass durch die vorgelegte Planung und die entsprechenden Nebenbestimmungen bzw. Zusagen den wasserwirtschaftlichen Belangen ausreichend Rechnung getragen wurde. Das Vorhaben steht insgesamt mit den Belangen der Wasserwirtschaft in Einklang.

### **4. Fortwirtschaft**

Durch das Vorhaben ist ein altholzgeprägter Mischwald im Bereich des Stadtparkes Buch betroffen. Dieser ist als Erholungswald Stufe 1 (FVA 2021, Datenabfrage Waldfunktionen) und als Lebensraum „arten- und struktureicher Parkwald“ (LUBW-Nr. 59.50) eingestuft.

Der Waldrandbereich wird auf ca. 120 m Länge in Anspruch genommen durch den Aufriss des stadtbildprägenden Baum- und Gehölzbestandes am Stadtpark Buch (Waldrandbereich mit laubholzdominiertem Mischbestand aus Buche, Berg- und Spitzahorn, Esche, Eiche, Linde u. Ulme mit geringem Nadelholzanteil) beeinträchtigt.

Die Auswirkungen der Inanspruchnahme des Waldrandbereiches für die Schutzgüter Natur und Landschaft sowie Artenschutz werden unter Abschnitt B., VIII., 2. sowie 5., 5.4 dieses Beschlusses behandelt.

Das Forstamt teilte in seiner Stellungnahme mit, dass auf dem Flurstück Nr. 584/1 eine Gehölzfläche an das Vorhaben angrenze. Diese Fläche stelle eine Parkanlage dar und sei somit nicht gem. § 2 Abs. 4 des Landeswaldgesetzes als Wald im rechtlichen Sinne einzustufen. Belange, welche die untere Forstbehörde zu vertreten hätte, seien somit nicht betroffen, sofern weitere Ausgleichs- bzw. Kompensationsmaßnahmen nicht im Wald stattfinden. Der Vorhabenträger erwidert hierauf, dass keine Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen in Wäldern stattfinden.

Die Höhere Forstbehörde hat eine Mehrfertigung der Stellungnahme des Forstamtes erhalten und sich hierzu nicht geäußert.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die forstwirtschaftlichen Belange durch die Planung ausreichend berücksichtigt wurden.

### **5. Schutzgut Erholung / Orts- bzw. Stadtbild**

Das Vorhaben befindet sich im Zentrum der Stadt Wangen in Stadtrandlage auf der Ostseite des Bahnhofs. Prägend sind hier die großflächigen Gewerbebrachflächen, die Bahnanlagen im Bahnhofsbereich sowie der innerstädtische Straßenraum der B32, welcher von stadtbildprägenden Bäumen und Gehölzbeständen gesäumt ist. Das Stadtbild im Untersuchungsbereich prägen besonders der Stadtpark Buch und der

verbliebene alte Baumbestand auf dem ehemaligen Bel-Adler-Areal. Der Stadtpark Buch befindet sich auf einem Hügel, der den Straßenraum und die Gewerbeflächen zum Freiraum der Fronwiesen abschirmt. Während die städtisch geprägte Bahnhofs-, Straßen- und Gewerbeflächen eine geringe Bedeutung für die Landschaftsbildqualität aufweisen, ist der Stadtpark Buch wiederum von sehr hoher landschaftsästhetischer Bedeutung.

Auswirkungen auf das Schutzgut Orts- bzw. Stadtbild ergeben sich im Wesentlichen durch die Beseitigung stadtbildprägender Bäume und Gehölzbeständen sowie durch die Anlage von beidseitigen Stützwänden und technischen Brückenbauwerken sowie der Herstellung von Geländeeinschnitten. Im Hinblick auf das Schutzgut Erholung ergeben sich baubedingte Auswirkungen durch die beschränkte Nutzbarkeit des Stadtparkes Buchs.

Um diese negative Beeinträchtigung des Schutzgutes zu minimieren wurden verschiedene Maßnahmen getroffen:

Durch die Optimierung der Trassierung konnten die negativen Auswirkungen auf das Stadtbild bereits reduziert werden: Im Einschnittsbereich werden Gabionen mit anstehendem Gestein eingesetzt. Im oberen Stützwandbereich ist zudem eine Begrünung mit Kletterpflanzen vorgesehen. Die Kombination von Stützwänden als tragendem Element mit vorgehängten Fassadengitterkörben als Gestaltungsmaßnahme bewirkt eine Eingriffsminimierung in der Fläche bei gleichzeitiger ansprechender architektonischer Wirkung. Außerdem ermöglicht die Ausführung des Brückenbauwerks „Breite Fronwiesenbrücke“ als 40 m breite begrünte Wegeüberführung eine bessere Anbindung des Stadtparkes Buch an die Innenstadt und wirkt der ökologischen und gestalterischen Trennwirkung der neuen B32 entgegen. Um den Eingriff in den Parkbereich Buch und somit die negativen Auswirkungen auf den Stadtpark Buch zu minimieren, wird die Trasse der neuen B32 so eng wie möglich an der Bestandsbebauung geführt. Ostseitig wird zudem in diesem Bereich ein wesentlicher Teil des Höhenunterschieds zwischen Bestandsniveau und der neuen B32 durch den kombinierten Einsatz zweier Stützwände (Stützwand Nr. 8 und Nr. 9) ohne Eingriffe in die Fläche überbrückt. Die Anböschung, die zur Überwindung der verbleibenden Höhendifferenz noch erforderlich ist, wird in steiler Form ausgebildet. Zudem ist für den Böschungsbereich eine Wiederanpflanzung von Bäumen vorgesehen, womit nicht nur der Eingriff in den Stadtpark Buch ausgeglichen wird, sondern auch beim Orts-/Stadtbild in diesem Bereich das gewohnte Erscheinungsbild wiederhergestellt wird.

Einen wesentlichen Beitrag zur Minimierung der nachteiligen Auswirkungen auf das Stadtbild leistet die bereits oben angesprochene Gestaltung des Einschnitts mit beidseitig gestaffelten und begrünten Stützwänden sowie den weiteren Gestaltungselementen im angrenzenden Bereich. Ergänzend ist zurückhaltende Begrünung der Stützwände mit Kletterpflanzen vorgesehen. Das Brückenbauwerk „Breite Fronwiesenbrücke“ wird „platzartig“ gestaltet. Diese gestalterische Ausbildung

auf dem Bauwerksdeckel erfolgt durch die Stadt Wangen i.A. Als weitere gestalterische Maßnahme ist für den Zaun zwischen der bahnparallele Praßbergstraße und der Bahnlinie eine Berankung durch Kletterpflanzen vorgesehen. Die ergänzenden Baumpflanzungen zur Straßenraumgestaltung dienen nicht nur der Verbesserung des Orts-/Stadtbildes, sondern auch der Verbesserung des Stadtklimas im Zuge der Zeppelinstraße.

Nach Abschluss der Umsetzung der Maßnahme ist mit dem positiven Auswirkung auf das Schutzgut Erholung zu rechnen: Durch die Schaffung eines barrierefreien Zugangs zwischen der Innenstadt und dem Stadtpark Buch ist mit einer positiven Auswirkung auf die innerörtliche Erholungssituation zu rechnen sowie mit einer Verbesserung der lokalen Lärmsituation.

Zu berücksichtigen ist in Bezug auf das Schutzgut Erholung und Stadt-/Ortsbild jedoch auch die bereits bestehende Vorbelastung: Bei dem Untersuchungsraum handelt es sich um einen innerstädtischen Bereich, der überwiegend starke Störungen durch die vorhandene Bodenversiegelung (Gewerbe- und Wohnbauflächen, Bahnhofsareal, ehemalige Gewerbefläche), die vorhandene Eisenbahnkreuzung der B32 mit dem Bahnübergang und durch die Verlärmung des innerörtlichen Straßennetzes aufweist. Die bestehende B32 verursacht Zerschneidungswirkungen insbesondere für Erholungssuchende, die vom Stadtkern oder vom Bahnhof in den Stadtpark Buch oder die Wiesensenke „Fronwiesen“ zum Spazierengehen gelangen wollen.

Es verbleiben zwar Belastungen für das Orts-/Stadtbild und die Erholungsfunktion des Gebietes; diese müssen in der Abwägung gegenüber den positiven Wirkungen des Vorhabens aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zurücktreten.

## **6. Raumordnung**

Das Vorhaben entspricht auch den Zielsetzungen der Raumordnung.

Durch die Maßnahme sind keine Regionalpläne betroffen. Die Planungen sind im Übrigen mit den städtebaulichen Zielvorhaben der Stadt Wangen i.A. sowie den Bebauungsplänen der Stadt Wangen abgestimmt. Das beim Regierungspräsidium Tübingen für die Belange der Raumordnung zuständige Referat 21 erhob keine Bedenken gegen das Vorhaben.

## **7. Landwirtschaft und Flurneuordnung**

Das Vorhaben ist auch mit den Belangen der Landwirtschaft und Flurneuordnung vereinbar.

Durch die Anlage von bauzeitlichen Umleitungsstrecken erfolgt die vorübergehende Inanspruchnahme von mindestens 7.840 m<sup>2</sup> Grünlandflächen.

Von Einwanderseite des durch die Umleitungsstrecke „Fronwiesen“ betroffenen Flurstücks Nr. 1006 wurde vorgebracht, dass der Eingriff in die landwirtschaftlich

genutzten Flächen nur aus dem Grund immens ausfallen würden, weil der Ausbau der Umleitungsstrecke „Fronwiesen“ überdimensional und nicht erforderlich sei.

Hierauf hat der Vorhabenträger eine Reduzierung der Inanspruchnahme nochmals geprüft und konnte die Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen in erheblichen Umfang verringern: Durch die Miteinbeziehung eines bereits vorhandenen Betriebswegs eines Schlammabsatzbeckens konnte die auszubauende Weglänge von über 400 m auf ca. 300 m reduziert werden sowie eine ursprünglich erforderliche Ausweichstelle gestrichen werden. Weiterhin wurde die Bankettbreite des Weges optimiert, soweit dies aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht möglich war. Die ursprünglich geplante Baufeldgrenze im südlichen Wegabschnitt konnte überdies von 10 m auf 2,5 m reduziert werden. Die ursprünglich geplante Inanspruchnahme des Flurstücks von ca. 995 m<sup>2</sup> konnte somit auf ca. 380 m<sup>2</sup> reduziert werden.

Hinsichtlich des gewählten Ausbauquerschnittes der Umleitungsstrecke, dessen Erforderlichkeit und Angemessenheit, wird auf die Ausführungen zur Umleitungsstrecke Fronwiesen unter Abschnitt B., III., 5., 5.1, 5.1.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde wurde die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen so weit wie möglich reduziert. Eine verbleibende Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen erfolgt nur, soweit dies unerlässlich ist. Eine weitere Reduzierung der Inanspruchnahme ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht möglich.

Zu berücksichtigen ist weiterhin, dass nach Abschluss der Baumaßnahme ein vollständiger Rückbau der Umleitungsstrecke erfolgt sowie die Kompensation der bauzeitlichen Beeinträchtigungen durch die Rekultivierung der beanspruchten Flächen.

Der durch die Baumaßnahme entstandene Nutzungs- und Pachtausfall landwirtschaftlicher Flächen wird entschädigt. Eine Existenzgefährdung infolge der Inanspruchnahme der landwirtschaftlich genutzten Flächen ist nicht ersichtlich und wurde von Einwenderseiten auch nicht vorgetragen.

Der beim Landratsamt Ravensburg zuständige Sachbereich „Landwirtschaft“ äußerte in seiner Stellungnahme keinerlei Einwände gegen das Vorhaben. Das Landratsamt bat jedoch darum, rechtzeitig vor Baubeginn die dazu notwendigen Vermessungsarbeiten bei einem ÖBVI oder dem Vermessungsamt in Auftrag zu geben, sofern bei Baumaßnahmen Grunderwerb notwendig ist, damit vorhandene Grenzzeichen gesichert und unnötiger Mehraufwand vermieden werden können. Der Vorhabenträger sagt verbindlich zu, die Sicherung entfallender Grenzzeichen rechtzeitig zu veranlassen (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 3. dieses Beschlusses).

## **8. Luftschadstoffe**

Der Vorhabenträger hat zur Beurteilung der vorhabendbedingten Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung ein Luftschadstoffgutachten (aktuelle Planunterlage 17.4 vom 31.07.2024) vorgelegt.

Durch das Gutachten wird geprüft, wie hoch die Konzentration der vom Straßenverkehr erzeugten Luftschadstoffe (Stickstoffoxide NO<sub>2</sub> und Feinstaubpartikel PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>) im Hinblick auf die Verwirklichung des Vorhabens ist unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen Hintergrundbelastungen.

Das Ergebnis des Gutachtens ist, dass die nach der maßgeblichen 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV, in Kraft getreten am 06.08.2010, BGBl. I 2010, 1065) maßgeblichen Grenz- und Prüfwerte für Stickoxid und Feinstaub eingehalten werden.

### **8.1 Methodik**

Im Rahmen einer Schadstoffleitkomponentenbetrachtung werden die Auswirkungen der Planungen auf die verkehrsbedingten Luftschadstoffe Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2.5</sub>), unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen Hintergrundbelastung, untersucht. Betrachtet wurden hierbei folgende Untersuchungsfälle:

- **Prognosenullfall**  
Hiermit wurde das bestehende Straßennetz im Untersuchungsgebiet für das Prognosejahr 2040 untersucht.
- **Planfall**  
Untersucht wurde das Straßennetz unter Berücksichtigung der Beseitigung des Bahnübergangs in der Ortsdurchfahrt B32 Wangen i.A. und den damit verbundenen Verkehrsänderungen für das Prognosejahr 2040.

Für die Prognose wurde das Straßennetzmodell PROKAS angewandt, welches für die Immissionsprognosen die Berücksichtigung des Straßennetzes und in typisierter Form die Einflüsse von Randbebauung und Lärmschutzbauten sowie für das Untersuchungsgebiet repräsentativer Wind- und Ausbreitungsklassenstatistiken ermöglicht. Die Berechnungen der verkehrsbedingten Emissionen wurden entsprechend den Vorgaben der VDI-Richtlinie 3782 Blatt 7 „Kfz-Emissionsbestimmung“ auf der Grundlage der fortgeschriebenen Verkehrsuntersuchung, Planunterlage 21.1, unter Verwendung der Datenbank für Kfz-Emissionen „HBEFA4.2“ vorgenommen. Der ursprüngliche Prognosehorizont der Verkehrsuntersuchung wurde vom Jahr 2030 auf das Jahr 2040 fortgeschrieben. Hinsichtlich des Berechnungsverfahrens wird auf die Ausführungen im Luftschadstoffgutachten, Planunterlage 17.4, Seite 7 ff., verwiesen. Für die

Planfeststellungsbehörde sind keine Anhaltspunkte ersichtlich, das methodische Vorgehen der Gutachter in Frage zu stellen.

## **8.2 Grenzwerte**

Der maßgebliche Grenzwert für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) beträgt gemäß § 3 Abs. 2 der 39. BImSchV 40 µg/m<sup>3</sup>. § 4 Abs. 1 der 39. BImSchV legt den Immissionsgrenzwert für Partikel PM<sub>10</sub> auf 50 µg/m<sup>3</sup> bei 35 zugelassenen Überschreitungstagen im Kalenderjahr fest. Gemäß Abs. 2 beträgt der über ein Kalenderjahr gemittelte Immissionsgrenzwert für Partikel PM<sub>10</sub> 40 µg/m<sup>3</sup>. Für Partikel PM<sub>2.5</sub> beträgt der über das Kalenderjahr gemittelte Immissionsgrenzwert gemäß § 5 Abs. 2 der 39. BImSchV 25 µg/m<sup>3</sup>.

## **8.3 Ergebnisse**

Die Ergebnisse der Berechnungen werden ab Seite 32 des Luftschadstoffgutachtens (Planunterlage 17.4) dargestellt. Für den Planfall ergeben sich folgende Ergebnisse:

### Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)

Ausweislich des Luftschadstoffgutachtens stellt sich die NO<sub>2</sub>-Gesamtbelastung entlang der Bundesstraße B32 im Vergleich zum Planfall als deutlich geringer dar.

Der geltende Grenzwert der 39. BImSchV für NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte von 40 µg/m<sup>3</sup> zum Schutz der menschlichen Gesundheit wird entlang der relevanten Straßenabschnitten (B32, Praßbergstraße, Gegenbaurstraße, Anton-Waldner-Straße sowie Bahnhofsstraße) nicht überschritten. Entlang der B32 ist im Planfall gegenüber dem Prognosenullfall die Ausdehnung der Bereiche mit erhöhten NO<sub>2</sub>-Konzentrationen aufgrund der Verbesserungen des Verkehrsablaufs sogar deutlich geringer.

### Feinstaubimmissionen PM<sub>10</sub>

Für den Planfall werden an der bestehenden Bebauung und innerhalb des Betrachtungsgebietes PM<sub>10</sub>-Jahresmittelwerte prognostiziert, die den geltenden Grenzwert der 39. BImSchV für PM<sub>10</sub>-Jahresmittelwerte von 40 µg/m<sup>3</sup> und den Schwellenwert von 29 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel zur Ableitung der PM<sub>10</sub>-Kurzzeitbelastung (mehr als 35 Tage pro Jahr mit PM<sub>10</sub>-Tagesmittelwerten über 50 µg/m<sup>3</sup>) unterschreiten.

### Feinstaubimmissionen PM<sub>2.5</sub>

Der seit dem Jahr 2015 geltende Grenzwert für PM<sub>2.5</sub>-Jahresmittelwerte von 25 µg/m<sup>3</sup> gemäß 39. BImSchV und der Richtgrenzwert von 20 µg/m<sup>3</sup> werden entsprechend den Immissionsberechnungen sowohl im Prognosenullfall als auch im Planfall an der bestehenden Bebauung im Untersuchungsgebiet deutlich unterschritten.

Im Ergebnis werden die nach der 39. BImSchV derzeit geltenden Grenzwerte für NO, PM<sub>10</sub>- und PM<sub>2.5</sub>-Jahresmittelwerte somit nicht erreicht und nicht überschritten. Es sind keine Immissionsschutzmaßnahmen zu ergreifen. Aufgrund dieser Ausführungen

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

#### **8.4 Einwendungen**

Soweit von Einwendern die Befürchtung geäußert wurde, dass es infolge des Vorhabens zu unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Abgase kommt, wird auf die Ergebnisse der Berechnungen zu den Luftschadstoffen verwiesen. Die relevanten Grenzwerte der 39. BImSchV werden nicht überschritten, sodass mit keinen unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe zu rechnen ist.

Weiterhin wurde eingewandt, dass es während der Bauzeit zu unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Abgase kommen wird. Hierzu ist zu erwidern, dass es für die Bautätigkeit keine gesetzlichen Grenzwerte entsprechend der 39. BImSchV vorgegeben und somit einzuhalten sind. Es ist jedoch anzunehmen, dass wenn bereits bei einer werktäglichen Belastung der B32 im Normalbetrieb die Grenzwerte der 39. BImSchV nicht erreicht werden, dies auch nicht bei diverser bauzeitlicher Umleitungen zzgl. dem Baustellenverkehr während der Bauzeit anzunehmen ist.

#### **9. Kommunale Belange**

Im Rahmen der Anhörungen in diesem Planfeststellungsverfahren wurde durch die Stadt Wangen i.A. keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben vorgebracht.

Soweit die Stadt Wangen i.A. im Rahmen ihrer Stellungnahme angeregt hat, zu prüfen, ob ein begleitender Fußgängerweg am provisorischen Bahnübergang möglich ist, hat daraufhin der Vorhabenträger die DB InfraGO AG als Betreiberin des bauzeitlichen Bahnüberganges um Prüfung und Stellungnahme hierzu gebeten. Unter Bezugnahme auf die Stellungnahme der DB InfraGO AG erwidert der Vorhabenträger hierzu, dass eine Führung der Fußgänger entlang der Baustraße im Umgriff der späteren Praßbergstraße aus Platz- und Sicherheitsgründen nur auf der bahnabgewandten Seite der Baustraße möglich sei. Würden die Fußgänger entlang der Baustraße bis zum bauzeitlichen Bahnübergang geführt und darüber, würde die Passage direkt nach der Überquerung des bauzeitlichen Bahnübergangs an der Baugrube der Herstelllage, der neu zu bauenden Eisenbahnüberführung enden. Dem entsprechend müsste vor oder unmittelbar nach dem bauzeitlichen Bahnübergang die bauzeitlich verlegte B32 innerhalb der sogenannten Räumstrecke von den Fußgängern überquert werden. Innerhalb der Räumstrecke sei jedoch von einer Einrichtung zum Queren für Fußgänger abzusehen. Die Räumstrecke des Bahnübergangs gehe mindestens jeweils 27 Meter über das Kreuzungsstück hinaus, die Grenzen des Kreuzungsstückes verlaufen in einem Abstand von 2,25 Meter von der äußeren Schiene parallel zur jeweils äußeren Gleisachse.

Die Sicherheit an Bahnübergängen beruhe auf dem Grundsatz, dass der Bahnübergang jederzeit rechtzeitig vor einem sich nähernden Zug von Straßenverkehrsteilnehmern geräumt werden kann. Durch das Queren von

Fußgängern auf der über den Bahnübergang führenden Straße innerhalb der Räumstrecke bestehe die Gefahr des Rückstaus auf den Bahnübergang, da das Räumen des BÜs durch zum Halten gezwungene Fahrzeuge behindert werde.

Andere Kreuzungspunkte südlich des bauzeitlichen BÜs in Richtung Bahnsteigunterführung scheiden ebenfalls als alternative höhengleiche Fußgängerquerungen aus, da dort westlich der Bahn aus Platzmangel keine sicheren Aufstellflächen für den kreuzenden Fußgängerverkehr eingerichtet werden können. Die Sperrstrecke (das ist der Kreuzungsbereich des Bahnüberganges, gemessen vom Andreaskreuz bis zum hinteren Abschluss, welcher durch das seitliche Lichtraumprofil der Bahnstrecke dargestellt wird) so zu erweitern, dass sie die Baustraße mit umfasst, würde die Schließzeiten des bauzeitlichen BÜs in unzumutbarer Weise verlängern. Damit büßt die Baustraße u.E. ihre erforderliche Leistungsfähigkeit so weit ein, dass die beabsichtigte Entlastungsfunktion nicht mehr gegeben ist.

Der Anregung der Stadt Wangen konnte zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nach den plausiblen Erläuterungen der DB InfraGO AG nicht entsprochen werden.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die die bauzeitliche Führung der Fußgänger durch die bereits bestehende barrierefreie Bahnstreckeunterführung vorgesehen ist. Der Vorhabenträger hat gegenüber Einwendern verbindlich zugesagt, die bestehende Fußgängerunterführung so lange bestehen zu lassen, bis der Baufortschritt die Schließung der bestehenden Fußgängerunterführung erfordert (vgl. hierzu die Zusage unter Abschnitt A., IV., 4., 4.1 dieses Beschlusses).

## **10. Belange der Leitungsträger**

Im Planbereich befinden sich Leitungen verschiedener Leitungsträger.

### **10.1 Telekom Deutschland GmbH**

Der Stellungnahme der Telekom Deutschland GmbH zufolge befindet sich in der Ravensburger Straße ein Kabelkanal, welcher unter dem Bahnübergang hindurchgeht. Der Vorhabenträger hat die Lage der Kabelkanäle ausweislich der Planunterlage 16.4 „Lageplan Leitungen Bestand“, grüne Kennzeichnung, erfasst und bei der Planung entsprechend berücksichtigt.

### **10.2 Thüga Energienetze GmbH**

Weiterhin vom Vorhaben betroffen sind Leitungen der Thüga Energienetze GmbH. Der Leitungsträger hat in seiner Stellungnahme zum einen auf die Netzanschlussleitung „Ravensburger Straße Nr. 44“ hingewiesen. Der Vorhabenträger hat erwidert, dass die Querung der Netzanschlussleitung sich vor Bauanfang befindet und daher keiner Verlegung bedarf. Auf den Hinweis der Thüga Energienetze GmbH, dass in der Zeppelinstraße/Ravensburger Straße eine Ortsleitung verläuft, stimmt der Vorhabenträger zu, dass eine Verlegung der Leitung gegebenenfalls erforderlich sein

wird. Die Erforderlichkeit einer solchen Leitungsverlegung werde im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft.

### **10.3 Netze BW GmbH**

Die Netze BW GmbH teilte mit, dass sich im Geltungsbereich 0,4- und 20-kV- Kabel befänden. Sollten Sicherungs- oder Änderungsmaßnahmen notwendig werden, seien die Kosten nach den bestehenden Verträgen abzurechnen. Vor Beginn der Bauarbeiten sei vom ausführenden Bauunternehmen über die im Geltungsbereich befindlichen Kabel eine Kabelauskunft einzuholen.

Die Netze BW GmbH teilte am 17.04.2025 telefonisch mit, dass alle weiteren Absprachen mit dem Vorhabenträger im Zuge der Ausführungsplanung erfolgen würden und daher kein Einzelerörterungstermin erforderlich sei.

### **10.4 Übrigen beteiligten Leitungsträger**

Netze Südwest teilte mit, dass keine Erdgasleitungen vorhanden oder geplant sind und somit keine Betroffenheit besteht.

Die Amprion GmbH teilte ebenfalls mit, dass durch das Vorhaben keine Höchstspannungsleitungen betroffen seien.

Da von dem Vorhaben keine anderen Leitungen oder Versorgungsanlagen direkt betroffen sind, werden den Belangen der Leitungsträger nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde bei der Berücksichtigung dieser vom Vorhabenträger gemachten Zusagen hinreichend Rechnung getragen.

## **11. Verkehrliche und betriebliche Belange**

Das Vorhaben ist mit den verkehrlichen sowie betrieblichen Belangen vereinbar.

Von Seiten der Träger öffentlicher Belange gingen einige Einwände bzw. Vorschläge aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht ein. Hinsichtlich der Darstellung der Geh- und Radwegführung wird auf die Planunterlage 5 (Lageplan) verwiesen. Soweit Einwendungen hinsichtlich der Rad- und Gehwege erhoben wurden, wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B., III., 2., 2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

### **11.1 Polizeipräsidium Ravensburg und Straßenamt/Landratsamt Ravensburg**

Das Polizeipräsidium Ravensburg sowie das Straßenamt am Landratsamt Ravensburg äußerten ähnliche Bedenken.

Im Hinblick auf das geplante Lichtzeichen an der Einmündung Zeppelinstraße für Radfahrer von der Ravensburger Straße kommend wurden Bedenken geäußert, dass diese zu enormen Leistungseinbußen führen würde. Denn das Lichtzeichen könne nur dann auf „grün“ schalten, wenn ansonsten der übrige Verkehr an dem Knoten steht. Ein gleichzeitiges Schalten mit der Linksabbiegespur für den Kfz-Verkehr scheidet aus

Verkehrssicherheitsgründen aus. Hier müsse für den Radfahrer eine andere Lösung gefunden werden. Hierzu ist darauf zu verweisen, dass der Knotenpunkt Zeppelinstraße / B32 zu einem Kreisverkehrsplatz umgeplant wurde. Im Hinblick auf die Radverkehrsführung sieht die Kreisverkehrslösung nun eine Führung des Radverkehrs auf der Kreisverkehrsfahrbahn vor.

Hinsichtlich des Einwandes, dass teilweise Markierungen noch nicht eingezeichnet seien und daher noch zu gegebener Zeit ein vollständiger Markierungs- und Beschilderungsplan vorzulegen sei, sagt der Vorhabenträger zu, dass ein mit der Unteren Verkehrsbehörde abgestimmter Markierungs- und Beschilderungsplan im Rahmen der Ausführungsplanung rechtzeitig erstellt und der Unteren Verkehrsbehörde zur verkehrsrechtlichen Anordnung vorgelegt werde (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 4., 4.2 dieses Beschlusses).

Auf die Anfrage der Planfeststellungsbehörde, ob ein Erörterungstermin erforderlich sei, teilten das Polizeipräsidium Ravensburg mit E-Mail vom 29.01.2025 und das Landratsamt Ravensburg mit E-Mail vom 28.02.2025 mit, dass zwar grundsätzlich die abgegebenen Stellungnahmen weiterhin Bestand haben, jedoch kein Erörterungstermin erforderlich sei.

#### **11.2 Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Ravensburg e.V.**

Der Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Ravensburg e.V., erhob in seiner Stellungnahme vom 17.10.2023 diverse Einwände gegen das Vorhaben.

Der Verkehrsclub trägt u.a. vor, dass der Bedarf für eine Optimierung des Bahnübergangs sehr wohl gesehen werde, für die Beseitigung jedoch erst, falls es zu einem Ausbau der Bahnstrecke kommen werde. Eine Sicherheitsrelevanz sei bisher nicht zu erkennen, da der bisherige Bahnübergang mit signalabhängigen Vollschraken ausgerüstet sei, die ein Umfahren des Bahnüberganges ausschließen und gleichfalls dank Signalabhängigkeit eine Zugbefahrung des Bahnübergangs bei geöffneter Schrankenanlage verhindern. Positiv zu erwähnen sei jedoch, dass in den aktuellen Plänen die Bahnbrücke einen zweigleisigen Ausbau berücksichtigt.

Der Vorhabenträger erwidert dazu, dass bestehende Kreuzungen zwischen Eisenbahnen und Straßen gem. § 3 EKrG zu beseitigen seien, soweit dies die Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs erfordern. Da die B32 das Mittelzentrum Wangen mit dem Oberzentrum Friedrichshafen / Ravensburg / Weingarten sowie (über die B12) auch mit dem Oberzentrum Kempten verbinde und daneben die B32 auch eine herausragende Bedeutung für die verkehrliche Erschließung innerhalb des Stadtgebiets von Wangen habe, erfordere die Abwicklung des Verkehrs daher die Beseitigung des Bahnübergangs. Die vorhandenen signalabhängigen Vollschraken würden zwar verglichen mit durch Halbschraken gesicherten Bahnübergängen einen sichereren Zustand darstellen. Ein Übersteigen durch Fußverkehr oder aber ein technisch bedingtes Versagen der Schrankenanlage würden jedoch weiterhin

besondere Gefahrenpunkte darstellen. Die Beseitigung des Bahnübergangs sei daher auch aus Gründen der Sicherheit erforderlich.

Zwar werde von Einwanderseite ausdrücklich die Ampelanlage im Bereich der Einmündung der Zeppelinstraße in Richtung Wohngebiet Wittwais befürwortet. Für den ÖV/Verknüpfung Busverkehr und Schiene sei die Anbindung des Bahnhofes unerlässlich. Die vorgesehenen Planungen würden infolge des Abhängens der Bahnhofstraße von einer direkten B32-Zufahrt bisher keine zufriedenstellenden Lösungen aufweisen. Mindestens müssten daher die geplanten Ampeln an der Einmündung der Zeppelinstraße wie auch an der Einmündung der Gegenbaurstraße eine Vorrangschaltung für die Linienbusse erhalten. Hier ist zu erwidern, dass die Signalzeitenpläne der vorgesehenen Lichtsignalanlagen verkehrsrechtlich durch die Stadt Wangen als Untere Verkehrsbehörde angeordnet werden.

Auf die zweite öffentliche Auslegung der geänderten und ergänzten Planunterlagen nahm der Verkehrsclub mit Schreiben vom 26.11.2024 wie folgt Stellung:

Der Einwander begrüßt u.a. ausdrücklich die Planänderung hinsichtlich des Knotenpunkts Zeppelinstraße / B32 im Sinne eines flüssigen, langsamen und gleichmäßigen, somit lärm- und abgasemissionsärmeren Verkehrs. Zwar werde hinsichtlich des Radverkehrs die Führung auf der Fahrbahn durch den Kreisverkehr positiv eingeschätzt, jedoch werde entlang der B32 bergauf gefordert, den abgetrennten Fußweg mit dem entsprechenden Zusatzschild 1022-10 für Radfahrer freizugeben.

Hinsichtlich der erfolgten Entfernung der Haltelinien und Radwegefurten fordert der Verkehrsclub, die beiden Radwegefurten und die Haltelinien beizubehalten. Die Radwege würden, trotz der Hochführung auf die Verteilerebene, in Parallelführung zur B32 verlaufen. Zur Förderung der klimaverträglichsten Formen des Verkehrs passe es nicht, wenn ausgerechnet diese Verkehrsteilnehmer ausgebremst und durch unklare, nicht logische Regelungen behindert werden. Solche Regelungen würden außerdem zusätzliche Gefahrenstellen produzieren. Der Vorhabenträger erwidert hierzu, dass die ursprünglich vorgesehenen Markierungselemente seitens des Polizeipräsidiums dahingehend kritisiert wurden, dass durch das Abrücken der Radverkehrsführung von der B32 keine klare straßenparallele Führung mehr gegeben sei und eine Vorfahrtsberechtigung für den Radverkehr damit entfalle, sodass die Markierungselemente diesem Grund aus den Planungen entfernt wurden.

### **11.3 Sachgebiet 2, Planung sowie Bau und Erhaltung von Kreisstraßen am Landratsamt Ravensburg**

Hinsichtlich der Forderung um eine wegweisende Beschilderung auch an der Zuwegung, teilt der Vorhabenträger mit, dass die wegweisende Beschilderung für den Radweg im Zuge des RadNetz BW nicht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens festgelegt werde.

#### **11.4 Sachbereich Betriebsdienst des Landratsamtes Ravensburg**

Auf den Einwand des Sachbereichs Betriebsdienst des Landratsamtes, dass die geplanten Geländer auf den jeweiligen Stützbauwerken nicht näher beschrieben wurde, jedoch im Bereich mit zu erwartendem Fußgängerverkehr hoch genug und als Sprossengeländer ausgeführt werden sollten, so dass ein „übersteigen“ sehr erschwert werde, entgegnet der Vorhabenträger, dass die Ausführungen der Geländer nach den Richtzeichnungen der RiZ-ING erfolge. Sofern im Bereich von Geländern der regelmäßige Aufenthalt von Personen zu erwarten sei, sagt der Vorhabenträger zu, diese als Sprossengeländer auszuführen (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 4., 4.3 dieses Beschlusses).

Das Landratsamt äußerte Bedenken hinsichtlich einer hängenden bzw. rankenden Bepflanzung an den geplanten Stützbauwerken, da ein notwendiger Rückschritt nur mit erheblichen Verkehrsbeschränkungen (Aufstellplatz für Großsteiger) stattfinden könne und herabfallende Pflanzenteile wie Laub, Äste, Früchte, etc. unmittelbar auf den Fahrbahnen samt deren Entwässerung landen würden. Der Vorhabenträger entgegnet hierzu, dass die LBP-Maßnahmen diese Bedenken bereits berücksichtigt und weist auf Maßnahme 9 A/G hin: In dieser ist eine zurückhaltende Begrünung vorgesehen und zwar nur im oberen Stützwandbereich oberhalb des Geh- und Radweges. Bei der Pflanzenauswahl sollen vorwiegend langsam wachsende Kletterpflanzen wie z.B. Kletterhortensie verwendet werden. Die schlussendliche Pflanzenauswahl wird im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung (LAP) getroffen.

Bemängelt wurde weiterhin, dass ein mit der Verkehrsbehörde abgestimmter Markierungs- und StVO-Beschilderungsplan bei den vorgelegten Planunterlagen fehle: Die StVO-Beschilderung, Wegweisungen, innerörtliche/touristische Hinweisschilder und Fahrbahnmarkierungen seien auf Grundlage geeigneter Planunterlagen rechtzeitig vor der Verkehrsfreigabe verkehrsrechtlich anordnen bzw. zur Umsetzung im Rahmen der Bauarbeiten mit vorzusehen. Der Vorhabenträger sagt zu, einen mit der Unteren Verkehrsbehörde abgestimmten Markierungs- und Beschilderungsplan im Rahmen der Ausführungsplanung rechtzeitig zu erstellen und der Unteren Verkehrsbehörde zur verkehrsrechtlichen Anordnung vorzulegen (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 4., 4.2 dieses Beschlusses). Der Vorhabenträger weist überdies darauf hin, dass die Anpassung bestehender sowie die Erstellung neuer Weg- und Vorwegweiser nach den Richtlinien für die wegweisende Beschilderung (RWB) mit der Erstellung des Markierungs- und Beschilderungsplans im Rahmen der Ausführungsplanung erfolge.

Auf den Vorschlag des Sachbereichs Betriebsdienst, dass die geplanten Lichtsignalanlagen in Kombination aller Lichtsignalanlagen der B32, Ortsdurchfahrt Wangen, auf eine „Grüne Welle“ abgestimmt werden sollten, erwidert der Vorhabenträger, die Anordnung der Signalzeitenpläne für die neu hergestellten Lichtsignalanlagen obliege der Unteren Verkehrsbehörde und dass eine Optimierung der Signalzeitenpläne im Hinblick auf weitere Lichtsignalanlagen in der Ortsdurchfahrt

Wangen ebenfalls nur von der Unteren Verkehrsbehörde mit der Stadt Wangen als Betreiberin des Verkehrsrechners erfolgen könne. Der Vorhabenträger sagt jedoch zu, dies im Rahmen der Abstimmung der Signalzeitenpläne anzuregen (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 4., 4.3 dieses Beschlusses). Weiterhin sagt der Vorhabenträger zu anzuregen, dass die Beleuchtungen im Zuge der Bauwerke im Rahmen der Ortsbeleuchtung mit integriert werden (B32 sowie Geh- und Radwege), vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 4., 4.3 dieses Beschlusses.

Der Sachbereich hat vorgetragen, dass von einer Ausweisung der Bundesstraße B32 für Großraumtransporte ausgegangen werde. Die Streckenführung solle daher frühzeitig angepasst und ggf. Höhenbegrenzungstafeln vorgesehen werden. Der Vorhabenträger entgegnet, dass die B32 gemäß der Großraum- und Schwerlaststreckenkarte Baden-Württemberg in der aktuellen Fassung vom 15.11.2017 im Bereich der Ortsdurchfahrt Wangen keine Großraum-Schwerlaststrecke sei.

Im Hinblick auf die Unterhaltungszuständigkeiten schlägt der Sachbereich vor, folgende Punkte als Bestandteil einer ggf. kombinierten Bau- und Unterhaltungsvereinbarung mitaufzunehmen:

- Betriebliche Unterhaltung, Reinigung, Winterdienst (Räumen und Streuen), Grün- und Gehölzpflege einschließlich aller zugehörigen Entwässerungsanlagen durch die Stadt Wangen,
- Baulast und Betrieb von notwendiger Beleuchtung des Rad-/Gehweges,
- Übernahme der geplanten 2 LSA im Bereich der B32/K8007 und B32/L320 in die vorhandene Unterhaltungsvereinbarung „B32, LSA OD Wangen“ mit der Stadt Wangen,
- Übertragung der Verkehrssicherungspflicht des ggf. getrennt gebauten Radweges an die Stadt Wangen,
- Pflege von erforderlichen Ausgleichs- und/oder Kompensationsmaßnahmen durch die Stadt Wangen, insbesondere die Flächen auf der geplanten Grünbrücke.

Der Vorhabenträger verweist in seiner Erwiderung darauf, dass die Zuständigkeit für die Unterhaltung der B32 sowie der geänderten Kreis- und Gemeindestraßen sich nach den gesetzlichen Bestimmungen richten. Anderslautende Festlegungen können im Rahmen einer Unterhaltungsvereinbarung geregelt werden.

Der Sachbereich Betriebsdienst äußerte in seiner Stellungnahme vom 26.11.2024 hinsichtlich der vorangehenden Einwendungen keine Bedenken mehr.

Den verkehrlichen Belangen ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde hinreichend Rechnung getragen.

## **12. Belange des Bahnverkehrs**

Die Belange des Eisenbahnverkehrs stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

### **12.1 Eisenbahn-Bundesamt**

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat in seiner Stellungnahme darauf hingewiesen, dass alle Sicherheitsvorschriften (DGUV) einzuhalten und im Übrigen sicherzustellen ist, dass bei der Realisierung der Planung weder die Substanz der Eisenbahnbetriebsanlagen noch der darauf stattfindende Eisenbahnverkehr gefährdet wird. Der Vorhabenträger sagt die Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsvorschriften zu und erwidert, dass durch die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften gewährleistet sei, dass das Risiko einer Gefährdung des Eisenbahnverkehrs sowie von Substanzschäden auf ein Minimum reduziert werde (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 4., 4.4 dieses Beschlusses).

Das EBA fordert weiterhin die betrieblichen Einschränkungen des Eisenbahnverkehrs auf das Notwendigste zu beschränken. Die enge Abstimmung mit der DB InfraGO zu diesem Vorhaben sei erforderlich, insbesondere auch bei der Planung der Sperrpausen. Der Vorhabenträger erwidert, dass die Sperrpause von sechs Tagen für den Versub des Bauwerks 2 sowie die erforderlichen Vor- und Nacharbeiten, die im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1) näher ausgeführt werden, jedoch unumgänglich seien und dies bereits mit der Einwenderin abgestimmt worden sei. Der Vorhabenträger sagt zu, dass die betrieblichen Einschränkungen auf das Notwendigste reduziert werden und weiterhin eine enge Abstimmung mit der DB InfraGO erfolgt (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 4., 4.4 dieses Beschlusses).

Das Eisenbahn-Bundesamt teilte mit E-Mail vom 29.01.2025 mit, dass die Durchführung eines Erörterungstermins nicht erforderlich sei.

### **12.2 Deutsche Bahn AG, DB Immobilien**

Die Deutsche Bahn (DB) teilte mit, dass gegen das Vorhaben bei Beachtung und Einhaltung diverser Auflagen und Hinweise keine Bedenken bestehen würden.

Zunächst dürfe durch das Vorhaben die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden. Der Vorhabenträger sagt zu, dass sichergestellt werde, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet werden (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 4., 4.5 dieses Beschlusses).

Soweit die Einwenderin darauf hinweist, dass für die Kreuzungsmaßnahme mit Bahngelände zwischen der DB InfraGO und der Gemeinde eine Kreuzungsvereinbarung nach § 5 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) abzuschließen sei, teilt der Vorhabenträger mit, dass eine unterzeichnete Eisenbahnkreuzungsvereinbarung vorliege und die Planung fortlaufend mit der DB InfraGO AG abgestimmt worden sei.

Die DB weist darauf hin, dass bei dem Bepflanzungskonzept im Bereich der Baumaßnahme auf einen ausreichenden Abstand zu den elektrotechnischen Anlagen der DB InfraGO (insbesondere der Oberleitung) zu achten sei. Der Vorhabenträger antwortet hierauf, dass der Hinweis an das zuständige Baureferat weitergegeben worden sei und die hochwachsende Vegetation in ausreichendem Abstand zu den Anlagen der DB InfraGO gepflanzt werde (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 4., 4.5 dieses Beschlusses).

Wie seitens der DB gefordert, sagt der Vorhabenträger die Beteiligung der DB Station & Service AG (jetzt DB InfraGO AG, Ansprechpartner: DB Station & Service AG, Bahnhofsmanagement Friedrichshafen, Stadtbahnhof 1, 88045 Friedrichshafen, Herr Bohner, 07541 392 340, E-Mail: Uwe.Bohner@deutschebahn.com) zu, sofern im Zuge der Maßnahme in deren Belange eingegriffen wird (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 4., 4.5 dieses Beschlusses).

Die Deutsche Bahn teilte mit Email vom 29.01.2025 mit, dass die Planung mit ihnen abgestimmt sei und daher keinen Erörterungstermin erfordert wird.

### **13. Belange der Jagd**

Belange der Jagd sind nicht beeinträchtigt. Eine Betroffenheit wurde weder vorgetragen noch ist sie ersichtlich.

### **14. Denkmalschutz**

Das Vorhaben ist weiterhin mit den Belangen des Denkmalschutzes vereinbar.

Nach Einschätzung des Landesamtes für Denkmalpflege beim Regierungspräsidium Stuttgart sind Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege durch das Vorhaben nicht unmittelbar berührt. Es weist jedoch darauf hin, dass das Vorhaben den Bereich der abgegangenen Richtstätte („Kopfhaus“, Prüffall auf Kulturdenkmal gem. § 2 DSchG) berührt. Dabei handelt es sich um ein ummauertes Oval im Bereich der heutigen Ravensburger Straße, welche als sog. „Hauptstatt“ als Hinrichtungsstätte bei Enthauptungen diente. Beim Bau der Bahnunterführung in den 1950er-Jahren und erneut im Jahr 1986 stieß man auf die Fundamente des Kopfhauses und menschliche Schädel. Trotz der modernen Umgestaltung des Areals ist im Boden mit der Erhaltung archäologischer Überreste zu rechnen, die Auskunft über die städtische Gerichtsbarkeit in der frühen Neuzeit geben können.

Soweit aus diesem Grund seitens des Landesamtes dezidiert auf die Einhaltung von § 20 Denkmalschutzgesetz (DSchG) hingewiesen hat, wurde dies im Rahmen der Nebenbestimmungen zu diesem Beschluss berücksichtigt (vgl. Nebenbestimmung unter Abschnitt A., V., 8. dieses Beschlusses).

Das Landesamt für Denkmalpflege teilt mit E-Mail vom 03.02.2025 mit, dass auf seine Stellungnahme vom 23.10.2023 verwiesen werde und ein Einzelerörterung nicht erforderlich sei.

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde konnten den Belangen des Denkmalschutzes durch die Nebenbestimmung und die Zusage der Vorhabenträger in hinreichendem Umfang Rechnung getragen werden.

## **15. Sonstige öffentliche Belange**

### **15.1 Bundeswehr**

Die Bundeswehr wies in ihrer Stellungnahme vom 12.09.2023 darauf hin, dass im Planungsgebiet die Bundesstraße B32 als Axialstraße 777 Bestandteil des Militärstraßengrundnetzes (MSGN) sei. Für Baumaßnahmen, welche das MSGN betreffen, sei die Einhaltung der Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge RABS (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau 22/1996) zu fordern.

Der Vorhabenträger erwidert hierauf, dass sich die Anforderungen an Schichtdicken nach RStO 12 richte, die Befestigung erfolge gemäß RStO 12 (Ausgabe 12) nach Belastungsklasse 10, Tafel 1, Zeile 4. Die Mindestbreiten des militärischen Schwerverkehrs seien zu berücksichtigen (Fahrbahnbreite grundsätzlich 7,30 m, mindestens Begegnungsmöglichkeit militärisches Schwerstfahrzeug - Pkw 3,75 m + 2,50 m). Eine Fahrbahnbreite von 7,50 m werde lediglich im Bereich des Baubeginns und des Bauendes unterschritten. Hier erfolge ein Angleich an das bestehende Straßennetz. Im gesamten Maßnahmenbereich seien entlang der B32 zusätzlich Radfahrstreifen von mindestens 2,40 m vorgesehen, die im Bedarfsfall (Begegnungsfall militärisches Schwerstfahrzeug – Pkw) überfahren werden können. Die Querneigung dürfe nach RABS maximal 8 % betragen. Die maximale Querneigung im Maßnahmenbereich der B32 betrage 3,6 % und entspreche somit der RABS. Die Längsneigung dürfe nach RABS maximal 8 % betragen (in Ausnahmefällen 10 %). Die maximale Längsneigung im Maßnahmenbereich der B32 betrage 6,9 % und entspreche somit der RABS. Die erforderliche Durchfahrtshöhe von 4,50 m werde bei allen drei Bauwerken eingehalten. Der Vorhabenträger sagt die Einhaltung der Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge zu (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 5. dieses Beschlusses).

Soweit die Bundeswehr vorbringt, dass Brückenbauwerke nach STANAG 2021/ AEP-3.12.1.5 (Klassifizierung von Brücken, Fähren, Flößen und Fahrzeugen) in Militärische Lastklassen (MLC) eingestuft werden sollen und eine MLC-Beschilderung nicht erforderlich sei, trägt der Vorhabenträger hierzu vor, dass es sich bei den Bauwerken im Rahmen dieser Maßnahme um Überführungsbauwerke der Eisenbahn sowie von Gemeindestraßen handle. Daher sei eine Einstufung der Brückenbauwerke in militärische Lastklassen nicht erforderlich.

Die Bundeswehr teilte auf die zweite öffentliche Auslegung der geänderten und ergänzten Planunterlagen hin mit, dass die Stellungnahme vom 12.09.2023 aufrecht erhalten werde. Ein Termin zur Einzelerörterung sei nicht erforderlich.

## 15.2 Arbeitsschutz

Die Unfallversicherung Bund und Bahn, also der Unfallversicherungsträger für die Deutsche Bahn AG und den daraus ausgegliederten Unternehmen, wies in seiner Stellungnahme darauf hin, dass bei der Planung und Realisierung des Vorhabens u. a. das geltende Regelwerk der gesetzlichen Unfallversicherungsträger (Unfallverhütungsvorschriften, Regeln für Sicherheit und Gesundheitsschutz, Informationen) zu berücksichtigen sei. Der Vorhabenträger sagt zu, die Regelwerke der gesetzlichen Unfallversicherer zu berücksichtigen (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 6. dieses Beschlusses).

Weiterhin habe nach § 5 der Unfallverhütungsvorschrift (UVV) "Grundsätze der Prävention" DGUV Vorschrift 1 der Auftraggeber (Unternehmer) bei der Vergabe von Aufträgen dem Auftragnehmer schriftlich aufzugeben, die erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren sowie für eine wirksame Erste Hilfe zu treffen. Dabei habe der Unternehmer von den allgemeinen Grundsätzen nach § 4 des Arbeitsschutzgesetzes auszugehen und insbesondere das staatliche Regelwerk sowie das Regelwerk der Unfallversicherungsträger heranzuziehen. Weiterhin habe der Unternehmer dem Auftragnehmer schriftlich aufzugeben, im Rahmen des erteilten Auftrages die jeweiligen einschlägigen Anforderungen für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz einzuhalten. Der Vorhabenträger sagt die schriftliche Aufgabe an Auftragnehmer zur Einhaltung der Unfallverhütungsvorschriften nach § 5 UVV sowie zur Einhaltung der Anforderungen für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz zu (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 6. dieses Beschlusses).

Bezüglich der Gestaltung von Eisenbahnanlagen sowie der Durchführung des Eisenbahnbetriebes seien ergänzend zu den staatlichen Vorschriften, z. B. die Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung mit den zugehörigen Technischen Spezifikationen, Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, insbesondere die Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschrift "Eisenbahnen" DGUV Vorschrift 72 zu beachten. Der Vorhabenträger sagt die Einhaltung der o.g. Vorschriften zu (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 6. dieses Beschlusses).

Die Unfallversicherung weist überdies auf § 5 "Ausweichmöglichkeiten für Versicherte" der DGUV Vorschrift 72 hin, nach welcher bei Neubauten in Abhängigkeit von der jeweils zulässigen Geschwindigkeit neben jedem Fahrbereich von Schienenfahrzeugen auf einer Seite ein ausreichender Mindestabstand von Teilen der Umgebung zur Gleismitte vorhanden sein muss, damit Versicherte bzw. Beschäftigte sich an jeder Stelle vor herannahenden Schienenfahrzeugen in Sicherheit bringen können. Diese Forderung gelte auch im Bereich von Bauwerken, z. B. bei Bahnsteigen, Stützwänden etc. Analog anzuwenden seien diese Bestimmungen auch, wenn an vorhandenen Eisenbahnstrecken die zulässige Streckengeschwindigkeit erhöht werde. Die Anordnung der Sicherheitsräume erfolge grundsätzlich gemäß § 5 der DGUV Vorschrift 72, das heißt es seien die Mindestabstände von Teilen der Umgebung zur Gleismitte aus der Tabelle im Anhang 1 einzuhalten. Der

Vorhabenträger sagt die Sicherstellung eines jederzeit ausreichenden Mindestabstands von Teilen der Umgebung zur Gleismitte im Sinne der DGUV Vorschrift 72 zu, ebenso die Einhaltung der Mindestabstände (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 6. dieses Beschlusses).

Im Sicherheitsraum seien überdies Einbauten zulässig, soweit der Schutz von Versicherten gewährleistet bleibe. Der Schutz von Versicherten bleibe trotz Einbauten gewährleistet, wenn diese den Sicherheitsraum nur auf solche Länge unterbrechen, dass Versicherte den verbleibenden Sicherheitsraum rechtzeitig erreichen können. Dies sei erfahrungsgemäß möglich, wenn die Unterbrechungen bei Fahrgeschwindigkeiten bis 60 km/h weniger als 10 m lang sind oder bei Fahrgeschwindigkeiten über 60 km/h weniger als 6 m lang sind. Der Vorhabenträger sagt zu, dass Unterbrechungen des Sicherheitsraums in Abhängigkeit der Fahrgeschwindigkeit auf weniger als 10 m (bei Fahrgeschwindigkeit bis 60 km/h) oder weniger als 6 m (bei Fahrgeschwindigkeit über 60 km/h) begrenzt werden (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 6. dieses Beschlusses).

Die Unfallversicherung fordert weiterhin, dass der Sicherheitsraum erkennbar und sicher erreichbar sein müsse. Sicher erreichbar sei ein Sicherheitsraum, wenn vor ihm keine Anlagen vorhanden sind, die den Zugang erschweren oder gefährden, wenn Maßnahmen zum sicheren Übersteigen von Hindernissen getroffen seien, wenn die Standflächen im Sicherheitsraum nicht um mehr als 0,5 m höher oder tiefer als die begehbare Fläche des Fahrbereiches liegen oder Maßnahmen zur Überwindung eines größeren Höhenunterschiedes getroffen seien. Der Vorhabenträger sagt zu, Sicherheitsräume erkennbar und sicher erreichbar im Sinne der Ausführungen zu gestalten (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 6. dieses Beschlusses).

Beim Verkehren von Zügen mit Lademaßüberschreitungen (Lü-Sendungen) müsse entsprechend § 35 Abs. 2 der DGUV Vorschrift 72 gesonderte Sicherheitsmaßnahmen gegen die Gefährdungen von Versicherten im Gleisbereich getroffen und berücksichtigt werden. Der Träger öffentlicher Belange moniert, dass aus den Planunterlagen nicht eindeutig hervorgehe, ob sich im Bereich der Eisenbahnüberführung Oberleitungsmaste befinden, welche möglicherweise den Sicherheitsraum beeinträchtigen. Dies sei noch zu prüfen. Der Vorhabenträger erwidert hierzu, dass im Falle des Verkehrens von Zügen mit Lademaßüberschreitungen die Einhaltung der gesonderten Sicherheitsmaßnahmen nach § 35 (2) DGUV Vorschrift 72 zugesagt werde und die Prüfung der Oberleitungsmasten im Rahmen der Ausführungsplanung erfolgt (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 6. dieses Beschlusses).

Der Hinweis der Unfallversicherung, dass bei punktuell zulässigen Einbauten (s.o.) zwar möglicherweise die Vorschriften in Bezug auf den Sicherheitsraum erfüllt würden, dieser jedoch unter Umständen dann nicht mehr als Randweg genutzt werden könne und bei Inspektionsgängen und Wartungsarbeiten in diesem Fall die EÜ aus

Unfallverhütungsgründen gesperrt werden müsse, nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis.

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde sind die Belange der Unfallversicherung Bund und Bahn durch die erfolgten Zusagen des Vorhabenträgers in hinreichendem Maße berücksichtigt worden.

Weitere öffentliche Belange sind nicht berührt.

## **X. Private Belange bzw. Einwendungen**

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens gingen insgesamt 69 Einwendungsschreiben Privater ein. Darunter befinden sich mehrere gleichlautende Einwendungsschreiben der Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“. Die für die Interessensgemeinschaft erhobene Sammeleinwendung wird unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses behandelt.

Im Rahmen der 2. öffentlichen Auslegung zur Planänderungen „Kreisverkehr“ gingen weitere 4 Einwendungen ein.

Soweit die Einwendungen nicht bereits im jeweiligen Fachkapitel abgehandelt wurden, wird im Folgenden zunächst auf allgemeine Fragestellungen und anschließend auf einzelne Einwendungen eingegangen.

### **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. Hinzu kommen bauzeitliche Inanspruchnahmen privater Flächen. Alle Inanspruchnahmen, sowohl bauzeitlich als auch dauerhaft, sind dem Grunderwerbsverzeichnis (Planunterlage 10.2) sowie dem Grunderwerbsplan (Planunterlage 10.1) zu entnehmen.

Jede Inanspruchnahme privater Flächen stellt grundsätzlich einen schwerwiegenden Eingriff für den betroffenen Eigentümer in das unter den Schutz von Artikel 14 Abs. 1 Grundgesetz fallende Eigentum dar. Dem privaten Eigentum wird daher bei der Abwägung besondere Bedeutung beigemessen. Das Interesse, das ein Eigentümer an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz hat, genießt jedoch bei der straßenrechtlichen Planfeststellung keinen absoluten Schutz. Vielmehr können die Belange betroffener Eigentümer bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden.

Die Planfeststellungsbehörde ist davon überzeugt, dass der Vorhabenträger alle im Rahmen der substanziellen Planungsziele in Betracht kommenden Möglichkeiten ausgeschöpft haben, die einzelnen Grundstücksbetroffenen vor einer Flächeninanspruchnahme und sonstigen Nachteilen zu verschonen und insgesamt die

Inanspruchnahme privaten Grundstückseigentums so gering wie möglich halten. Die planerischen Ziele ließen sich bei einer geringeren Eingriffsintensität nicht realisieren.

Insbesondere hat der Vorhabenträger die in den ursprünglichen Planungen enthaltenen Beeinträchtigungen minimiert, indem nicht zwingend erforderliche Flächen aus der Inanspruchnahme gestrichen wurden (Flurstück Nr. 579/1: Inanspruchnahme von 7 m<sup>2</sup> entfällt) oder weitestgehend reduziert wurden (Flurstück Nr. 517: Inanspruchnahme von 262 m<sup>2</sup> auf 31 m<sup>2</sup> reduziert; Flurstück Nr. 577/2: Inanspruchnahme von 125 m<sup>2</sup> auf 85 m<sup>2</sup> reduziert; Flurstück Nr. 1006: Inanspruchnahme von 995 m<sup>2</sup> auf 380 m<sup>2</sup> reduziert; Flurstück Nr. 1006/1: Inanspruchnahme von 20 m<sup>2</sup> auf 7m<sup>2</sup> reduziert; Flurstück Nr. 1005: Inanspruchnahme von 1.817 m<sup>2</sup> auf 365 m<sup>2</sup> reduziert; Flurstück Nr. 983/1: Inanspruchnahme von 256 m<sup>2</sup> auf 38 m<sup>2</sup> reduziert; Flurstück Nr. 982: Inanspruchnahme von 87 m<sup>2</sup> auf 57 m<sup>2</sup> reduziert; Flurstück Nr. 983/2: Inanspruchnahme von 209 m<sup>2</sup> auf 24 m<sup>2</sup> reduziert). Insgesamt hat der Vorhabenträger zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sorgfältig geprüft und die Inanspruchnahmen so weit wie möglich reduziert.

Ein besonders schwerer Eingriff in Eigentum stellt der Abriss des Wohn- und Wirtschaftsgebäudes in der Ravensburger Straße 28 dar. Hierbei handelt es sich jedoch um ein Gebäude, dessen Eigentümer die Stadt Wangen i.A. ist und keine Privatpersonen sind. Der Abbruch ist mit der Stadt Wangen abgestimmt.

Weiterhin werden durch die umfassenden Ankeranlagen in die Grundstücke privater Eigentümer eingegriffen. Der Planfeststellungsbehörde ist bewusst, dass auch die Eintragung einer Grunddienstbarkeit und die damit gegebenenfalls verbundenen Einschränkungen für den jeweiligen Grundstückseigentümer eine Belastung darstellen.

Vorliegend überwiegt jedoch das öffentliche Interesse (Erhöhung der Verkehrssicherheit und die wesentliche Verbesserung des Verkehrsflusses inklusive der positiven Auswirkungen auf die Belange Klima und Erholung) an der Realisierung des Vorhabens die Interessen der betroffenen Grundstückseigentümer an der uneingeschränkten Nutzung ihrer Grundstücke sowie an einem vollständigen Erhalt ihres Eigentums. Auf die Inanspruchnahme privater Grundstücke in dem hier festzustellenden Plan vorgesehenen Umfang kann nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Die geplanten Eingriffe in das Eigentum sind sämtlichen Betroffenen auch zumutbar.

Insbesondere bewirkt das Vorhaben in keinem Fall eine landwirtschaftliche Existenzgefährdung.

Der Eigentumsverlust sowie eventuelle Belastungen durch Grunddienstbarkeiten sind durch den Vorhabenträger zu entschädigen. Auch für Grundstücksflächen, die während der Bauzeit vorübergehend in Anspruch genommen werden müssen, wird von dem Vorhabenträger eine Entschädigung geleistet, die auch die damit

verbundenen Nutzungsbeschränkungen umfasst. Diese Flächen werden nach Beendigung der Bauarbeiten wieder voll für den Eigentümer verfügbar sein. Grunderwerbs- und Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Soweit Grundstückseigentümer nicht zur freihändigen Veräußerung der benötigten Flächen bereit sind, ist zur Ausführung des geplanten Vorhabens die Enteignung zulässig. Für etwaige nachfolgende Enteignungsverfahren entfaltet dieser Planfeststellungsbeschluss Vorwirkung. Dies bedeutet, dass der festgestellte Plan einem späteren Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend ist.

Da einige Einwender die Befürchtung geäußert haben, dass ihrem Grundstück / Gebäude infolge der Umsetzung der Baumaßnahme Schäden zugefügt werden könnten, hat der Vorhabenträger zugesagt, für die sich im unmittelbaren Nahbereich der Baustelle befindlichen Gebäude bzw. besonders betroffene Grundstücke Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Dies ist erforderlich, um eventuelle Einflüsse der Baumaßnahme auf Gründung und Statik der Gebäude frühzeitig zu erkennen und Schäden zu vermeiden. Dem Vorhabenträger wird daher unter Abschnitt A., V., 5. dieses Beschlusses als verbindliche Nebenbestimmung auferlegt, für die folgende Gebäude ein Beweissicherungsverfahren durch zu führen:

- Bahnhofstraße 48
- Bahnhofstraße 50
- Buchweg 14
- Buchweg 16
- Buchweg 18
- Buchweg 20
- Ravensburger Straße 12
- Ravensburger Straße 13
- Ravensburger Straße 36
- Hinderofenweg 11
- Hinderofenweg 13
- Karl-Hirnbein-Straße 2
- Praßbergstraße 7 (bezogen auf die Mauer mit Hecke als Grundstücksabgrenzung sowie das Gebäude selbst)

Die Durchführung der Baubeweissicherungsverfahren erfolgt durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen für Schäden an Gebäuden. Sofern im Zuge dieses Beweissicherungsverfahrens Schäden infolge der Baumaßnahmen des Vorhabenträgers festgestellt werden, sind diese auf Kosten des Vorhabenträgers zu beseitigen.

## **2. Umwege**

Während der Bauzeit kommt es zu Umwegen durch bauzeitliche Verkehrsführungen. Diese sind jedoch insgesamt verhältnismäßig und daher hinzunehmen.

## 2.1 Einwendungen

Die Bahnhofstraße wird ab Beginn der Bautätigkeit von der Anbindung an die B32 abgehängt. Die Anbindung der Gebäude in der Bahnhofstraße erfolgt somit über die Gegenbaurstraße.

Von Einwenderseite wurde eingewandt, dass das in der Bahnhofstraße ansässige Hotel aufgrund der aktuellen Planungen in Zukunft von einer direkten Zufahrt über die B32 abgeschnitten sein werde. Aufgrund der fehlenden direkten Zufahrt müssten die Hotelgäste Umwege in Kauf nehmen. Durch die schlechtere Erreichbarkeit des Hotels sei mit Umsatzeinbußen zu Rechnen.

Im Zuge der Beseitigung des Bahnüberganges wird die Bahnhofstraße von der B32 abgehängt, was sich zwingend aus der Tieferlegung der B32 ergibt. Zukünftig wird die Bahnhofstraße über das Bauwerk 3 mit den Fronwiesen verbunden, eine Erschließung der Bahnhofstraße findet rückwärtig statt. Die hierbei für aus Richtung Ravensburg kommenden Hotelgäste müssen einen Umweg von ca. 5 Minuten in Kauf nehmen. Die Planfeststellungsbehörde schätzt dies als verhältnismäßig ein. Denn im Hinblick auf eine Beeinträchtigung des Gewerbebetriebs ist darauf hinzuweisen, dass Art. 14 Abs. 1 GG nicht davor schützt, dass sich eine Veränderung der tatsächlichen Gegebenheiten und der damit verbundene Verlust einer Lagegunst negativ auf den Bestand des Kundenkreises auswirken kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.04.2004 – 9 A 16/03). Nicht geschützt ist der Bestand der kürzesten bzw. besten Anbindung des Gewerbebetriebes.

Zu berücksichtigen ist hierbei auch, dass die Erreichbarkeit des Hotels vom Bahnhof aus nicht eingeschränkt wird, weder in der Bauzeit noch nach der Realisierung des Vorhabens.

Von Seiten der Eigentümer des an der Bahnhofsstraße liegenden Hotels wurde vorgetragen, dass nicht darüber informiert worden sei, dass die Bahnhofstraße bereits während der Bauzeit als Sackgasse ausgebildet werden soll und man sich hiermit nicht einverstanden erkläre. Damit sei ein eine erhebliche Beeinträchtigung gegeben, was sich auch geschäftsschädigend auswirke. Es solle eine andere Lösung gefunden werden, beispielsweise die Bahnhofstraße als Anliegerstraße auszuweisen.

Hierzu ist auszuführen, dass in der ersten öffentlichen Auslegung der Planunterlagen die Planunterlage 1, Erläuterungsbericht, ausgelegt wurde. Hierin heißt es auf Seite 95: „Die Praßbergstraße, Bahnhofstraße und Anbindung Fronwiesen enden bauzeitlich als Sackgasse am Baufeld.“ Es trifft folglich nicht zu, dass über die Ausbildung der Bahnhofstraße als Sackgasse bereits während der Bauphase nicht informiert wurde. Die Planfeststellungsbehörde vertritt zudem wie oben ausgeführt die Auffassung, dass ein Mehrweg von ca. 5 min für Hotelgäste aus Richtung Ravensburg kommend verhältnismäßig und damit hinzunehmen ist.

Der Vorhabenträger hat hierzu eine bauzeitliche Anbindung der Bahnhofstraße an die Baustraße nochmals überprüft, jedoch aus - für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbaren Gründen - abgelehnt: Zwischen der Baustraße und der sodann als Sackgasse ausgebildeten Bahnhofstraße befindet sich die Baustelleneinrichtungsfläche der Deutschen Bahn (DB) und des Vorhabenträgers. Insbesondere die Baustelleneinrichtungsfläche der DB sei wegen des angrenzenden bauzeitlichen Bahnübergangs und der daneben neu errichteten Eisenbahnüberführung (Bauwerk 2) an dieser Stelle unverzichtbar. Des Weiteren befände sich eine bauzeitliche Einmündung der Bahnhofstraße in die Baustraße innerhalb des freizuhaltenen Räumereichs des bauzeitlichen Bahnübergangs von 27 m. Das bedeutet, dass die bauzeitliche Einmündung zu nahe an dem bauzeitlichen Bahnübergang liegen würde, eine Sicherstellung der Räumung des Bahnübergangs im Ernstfall nicht gewährleistet wäre und somit eine bauzeitliche Einmündung aus Verkehrssicherheitsaspekten nicht zulässig ist. Die Anbindung scheidet damit auch in regulatorischer Sicht aus.

Soweit von Einwenderseite vorgeschlagen wurde, die „alte“ Ravensburger Straße wieder an die sodann tiefer gelegte B32 anzuschließen, scheidet dies aufgrund des Höhenunterschiedes und der schlechten Einsehbarkeit einer möglichen Einmündung aus: Bei der „alten“ Ravensburger Straße handelt es sich um eine Gemeindestraße, die heute die Charakteristik einer reinen Wohnstraße aufweist. Ein erneuter Anschluss an die B32 würde dem Ziel der Verkehrsbündelung auf der B32 widersprechen und zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen in der „alten“ Ravensburger Straße führen.

### **3. Mietausfall und Mietminderung**

In einigen Einwendungen wurde vorgetragen, dass es durch die enormen Beeinträchtigungen durch Baulärm zu finanziellen Einbußen durch Mietminderungen und auch zu Mietausfallschäden kommen werde. Teilweise wurde vorgetragen, die Baustelle „vor der eigenen Haustüre“ führe dadurch zu erheblichen Existenznöten.

Ganz grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass die vorgebrachten Einwendungen Entschädigungsansprüche betreffen. Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern werden in einem nachgelagerten Entschädigungsverfahren geklärt. Insbesondere wird auch die Höhe der Entschädigung nicht im Planfeststellungsverfahren geregelt.

Die Planfeststellungsbehörde sieht sich dennoch aufgrund der Einwendungen dazu veranlasst, diesbezügliche Ausführungen zu machen:

Rechtsgrundlage für Entschädigungsansprüche wegen unzumutbarer Beeinträchtigungen durch die Errichtung eines planfestgestellten Vorhabens ist § 74 Abs. 2 Satz 3 LVwVfG. Nach § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG hat die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche

Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld, § 74 Abs. 2 Satz 3 LVwVfG.

Der Ausgleichsanspruch nach § 74 Abs. 2 Satz 3 LVwVfG gewährt einen finanziellen Ausgleich für einen anderenfalls unverhältnismäßigen Eingriff in das Eigentum. Es handelt sich dabei nicht um eine Enteignungsentschädigung, sondern um einen Ausgleichsanspruch eigener Art. § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 LVwVfG bestimmen im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG Inhalt und Schranken des Eigentums. Wird der Eigentümer in der Nutzung seines Grundstücks durch nachteilige Einwirkungen des Vorhabens unzumutbar gestört und können diese Störungen aus den Gründen des Satzes 3 nicht durch physisch-reale Schutzmaßnahmen ausgeglichen werden, muss der Eigentümer die Einwirkungen auf sein Eigentum trotz deren Unzumutbarkeit zwar hinnehmen, wenn in der Abwägung hinreichend gewichtige Belange des Allgemeinwohls für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen. Die darin liegende Beschränkung seines Eigentums ist aber nur verhältnismäßig, wenn er finanziell entschädigt wird

Die Planfeststellungsbehörde hat unter Abschnitt A., V., 1., 1.1, 1.1.1 bis 1.1.8 dieses Beschlusses dem Vorhabenträger bereits Maßnahmen zur Reduzierung des Baulärms auferlegt. Für darüber hinaus gehende Beeinträchtigungen bezogen auf Mietausfallschäden, die kausal durch unzumutbaren Baulärm hervorgerufen werden, wird die Entschädigung dem Grunde nach festgesetzt (vgl. Nebenbestimmung unter Abschnitt A., V., 1., 1.1, 1.1.10 dieses Beschlusses).

Die Formulierungen des Entschädigungsanspruches „bezogen auf die Tage“ schließt hinsichtlich vermieteter Räume aus, dass die nach Maßgabe der zivilgerichtlichen Rechtsprechung bei Baulärm je nach Art und Dauer der Beeinträchtigung angemessene Mietminderung, deren Bezugsgröße in der Regel die monatsweise zu entrichtende Miete ist, im Entschädigungsverfahren auf die Tage "heruntergerechnet" wird, an denen der Baulärm die Zumutbarkeitsschwelle überschritten haben (vgl. Rechtsprechung BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, Az. 7 A 11.11).

Die Planfeststellungsbehörde weist jedoch darauf hin, dass durch § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG nicht jeder (finanzielle) Nachteil ersetzt wird, der durch eine Baustelle erfolgt (bspw. die Einstellung eines Mieters, nicht neben einer Baustelle wohnen zu wollen). Es besteht nur ein Anspruch auf den Ausgleich der Nachteile, die die Grenzen des Zumutbaren überschreiten und nicht durch physisch-reale Maßnahmen abgewendet werden können. Die pauschale Festsetzung einer Entschädigung für durch die Baustelle verursachte Mietminderungen oder eines befürchteten Mietausfallschadens im Planfeststellungsbeschluss erfolgt nicht. Die betroffenen Einwander haben keinen Anspruch auf finanziellen Ausgleich der baustellenbedingten Mietminderungen, sondern nur einen Ausgleich auf der aufgrund unzumutbarer Beeinträchtigungen durch Baulärm gerechtfertigten Mietminderungen. Es ist insoweit nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, Regelungen zum Entschädigungsverfahren zu treffen. Über

das Maß der zulässigen Mietminderungen bzw. des Mietausfallschadens hat die Entschädigungsbehörde zu entscheiden, die insoweit ggf. einen Sachverständigen zu Rate zu ziehen hat. Hinsichtlich eines etwaigen Mietausfallschadens wird ergänzend darauf hingewiesen, dass für diesen die Kausalität der unzumutbaren Baustellenimmissionen zwingende Voraussetzung ist.

Wegen der Unzumutbarkeit wird auf die Ausführungen zum Baulärm unter Abschnitt B., VIII., 1., 1.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Weitergehende Festsetzungen mussten im Planfeststellungsverfahren, das von seiner Aufgabenstellung und seiner herkömmlichen Gestaltung her nicht die Voraussetzungen für eine detaillierte Berechnung von Geldentschädigungen bietet, nicht getroffen werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.03.1985, 4 C 15.83).

Es ist nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, im Planfeststellungsbeschluss Regelungen zum Ablauf des nachfolgenden Entschädigungsverfahrens oder zur methodischen Ermittlung der Entschädigungshöhe festzulegen. Das gilt umso mehr, wenn es – wie hier - um eine Entschädigung für vorübergehende Beeinträchtigungen geht. Die Angemessenheit der Entschädigung hängt von den Umständen des Einzelfalls ab. Dazu gehören bei vorübergehenden Beeinträchtigungen regelmäßig auch solche Umstände, die erst rückblickend nach Abschluss der Baumaßnahmen festgestellt werden können. Dies trifft vorliegend etwa auf die für die Bemessung der Entschädigung zwingend erforderliche Auswertung des Lärmmonitorings und dem Umstand, ob überhaupt ein Mietausfallschaden eintritt, zu.

#### **4. Wertminderung und Gebäudeschäden**

In einigen Einwendungen wurde die Befürchtung geäußert, durch die langjährige Bauphase werde ihre Immobilie bzw. das Grundeigentum im Wert gemindert. Viele der Eigentümer betroffener Gebäude rechnen mit einer erschwerten Vermietbarkeit bzw. Veräußerbarkeit ihrer Immobilien sowie mit Wertminderungen aufgrund der langen Bauzeit.

Soweit Grundeigentum direkt in Anspruch genommen wird, ist bereits für die bauzeitliche Inanspruchnahme eine Entschädigung zu leisten, die jedoch nicht im Planfeststellungsbeschluss festgesetzt wird.

Hinsichtlich einer etwaigen Wertminderung von Grundstücken infolge des Vorhabens ist vorab anzumerken, dass kein genereller Schutz vor jedem Wertverlust infolge von der Realisierung von Planfeststellungsverfahren besteht. Die bloße Möglichkeit der Beeinflussung des Verkehrswertes eines Grundstücks infolge der geltend gemachten faktischen Beeinträchtigungen stellt keinen eigenständigen abwägungserheblichen Belang dar (vgl. BVerwG, Beschluss vom 28.2.2013 - 7 VR 13.12). Beeinträchtigungen, die nicht unzumutbar sind, sind entschädigungslos hinzunehmen, und zwar auch dann, wenn der Grundstücksmarkt die veränderte Lage des jeweiligen Grundstücks im Hinblick auf das Planfeststellungsvorhaben wertmindernd

berücksichtigen würde. Derartige Wertminderungen allein durch Lagenachteile werden durch § 74 Abs. 2 S. 3 LVwVfG nicht erfasst (vgl. hierzu Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Urteil vom 28.03.1996, 5 S 1338/95). Diese Begrenzung des finanziellen Ausgleichs ist auch verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden (vgl. hierzu BVerwG, Urteil vom 29.01.1991, Az. 4 C 51/89). Einen Rechtsanspruch darauf, dass das Wohnumfeld unverändert bestehen bleibt, gibt es nicht. Die entstehenden Nachteile sind für die betroffenen Anwohner aus den die Planfeststellung tragenden Gründen zumutbar. Im Übrigen wird der Wert eines Grundstücks nicht allein durch seine Lage, sondern von einer Vielzahl unterschiedlicher Faktoren bestimmt, so dass eine etwaige Wertminderung nicht ausschließlich kausal durch den Bau einer Straße bedingt sein muss.

Im Hinblick auf den Wertverlust einer Immobilie durch eine Baustelle ist darauf hinzuweisen, dass es sich lediglich um eine temporäre Beeinträchtigung handelt. Nach der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde treten mangels dauerhaften unzumutbaren Baulärmbeeinträchtigungen keine Wertverluste ein, die so massiv ins Gewicht fallen, dass den Betroffenen ein unzumutbares Opfer abverlangt wird.

Soweit von Einwenderseite gefordert wurde, es seien die Kosten für einen vor dem Beginn des Vorhabens beauftragten Immobiliengutachter von dem Vorhabenträger zu erstatten, ist die Einwendung abzuweisen aus dem Grund, dass keine unzumutbaren Wertverlust durch das Vorhaben zu erwarten sind und die Forderung damit unbegründet ist.

Eine Vielzahl an Einwender befürchtet die Beschädigung ihres Eigentums infolge der Realisierung des Vorhabens. Eventuell eintretende und tatsächlich auf das Vorhaben zurückzuführende (baubedingte) Gebäudeschäden werden über das festgesetzte Baubeweissicherungsverfahren erfasst und sind auf Kosten des Vorhabenträgers zu beheben (vgl. Nebenbestimmung unter Abschnitt A., V., 5. dieses Beschlusses).

## **5. Einzelne Einwendungen**

### **5.1 Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“**

Eine Vielzahl der eingegangenen Einwendungen wurden für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ erhoben und waren inhaltlich identisch.

Die folgenden Punkte wurden thematisiert:

#### **5.1.1 Kreisverkehrsplatz am Knotenpunkt Zeppelinstraße / B32**

Die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ forderte den Vorhabenträger auf, die ursprünglich geplante Lichtsignalanlage am Knotenpunkte Zeppelinstraße / B32 zu überdenken und die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes zu prüfen.

Auf die hierzu bereits erfolgten Ausführungen unter Abschnitt B., VII., 5., 5.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Im Ergebnis konnte dem Vorschlag der Interessensgemeinschaft entsprochen und der Knotenpunkt Zeppelinstraße / B32 als Kreisverkehrsplatz umgeplant werden. Nach der erfolgten zweiten öffentlichen Auslegung der geänderten Planunterlagen, vor allem im Hinblick auf die Umplanung des Knotenpunktes als Kreisverkehr, nahm die Interessensgemeinschaft nochmals Stellung:

Auch wenn die Gestaltung des Knotenpunktes als Kreisverkehrsplatz begrüßt wurde, schlug die Interessensgemeinschaft vor, die Verkehrssituation nochmal zu verbessern, in dem in den Kreisverkehr eine sog. Bypass-Lösung integriert werde, also eine separate Abbiegespur von der Zeppelinstraße in Richtung Stadtmitte anzulegen.

Der Vorhabenträger erwidert hierzu, dass für zusätzliche Bypässe kein Platz vorhanden sei und auch das planerische Bedürfnis hierfür fehle: In verkehrlicher Sicht seien Bypässe vorliegend nicht erforderlich, da der Kreisverkehr in seiner geplanten Form voll leistungsfähig (Qualitätsstufe C nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) sei. Im Sinne der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit liegt damit auch keine haushaltsrechtliche Rechtfertigung für die Bypässe vor.

#### **5.1.2 Kreisverkehrsplatz am Knotenpunkt Gegenbaurstraße / Buchweg**

Die Interessensgemeinschaft forderte überdies die Gestaltung des Knotenpunktes an der Gegenbaurstraße/Buchweg ebenfalls als Kreisverkehrsplatz.

Hierzu ist zu erwidern, dass eine Gestaltung des Knotenpunktes nicht möglich ist, da dieser außerhalb des Maßnahmenbereiches ist. Auf die Ausführungen zum Knotenpunkt Gegenbaurstraße/ Buchweg unter Abschnitt B., VII., 5., 5.2 und 5.4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

#### **5.1.3 Abhängung des Hans-Schnitzer-Weges**

Die Interessensgemeinschaft schlägt vor, die bisherige Einmündung des Hans-Schnitzer-Weges in die B32 zu schließen, um einen flacheren Anstieg der B32 zu ermöglichen.

Der Vorhabenträger erwidert hierzu, dass ein Abhängen des Hans-Schnitzer-Weges von der Ravensburger Straße nicht möglich sei. Dieser könne nach Schließung der Einfahrt nur noch als Sackgasse betrieben werden. Aufgrund der geringen vorhandenen Fahrbahnbreite des Hans-Schnitzer-Weges und fehlender öffentlicher Wendemöglichkeiten sei die Einmündung in die Ravensburger Straße daher zu erhalten.

#### **5.1.4 Überdachung des Abschnitts zwischen der Querung der Praßbergstraße und dem Knotenpunkt Zeppelinstraße/B32**

Vorgeschlagen wurde die teilweise Überdachung des Streckenabschnittes, um die winterlichen Witterungseinflüsse auf diesen besonders anfälligen Straßenabschnitt zu minimieren und die damit verbundenen Verkehrsprobleme zu entschärfen. Dies würde

einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion von Lärmemissionen leisten und die Verkehrssicherheit erheblich verbessern. Zusätzlich würde die Begrünung durch die erzeugte Beschattung die Aufheizung der Straße und ihrer Umgebung deutlich reduzieren. Dies hätte vor allem an heißen Sommertagen einen spürbaren Einfluss auf das Mikroklima und würde zu einer angenehmeren klimatischen Situation im gesamten Straßenbereich und somit auch der Stadt führen.

Der Vorhabenträger trägt hierzu vor, dass nach den Angaben der für den Winterdienst zuständigen Bauhofs der Stadt Wangen sowie der Straßenmeisterei des Landkreises vorliegend keine besondere Problemlage im Zuge der B32 bei winterlicher Witterung vorliegt. Die zulässige Steigung wird nicht erreicht, sondern unterschritten. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde besteht daher keine planerische Rechtfertigung für die vorgeschlagene Überdachung der B32. Überdies werden ausweislich des Luftschadstoffgutachtens die gesetzlichen Grenzwerte nicht erreicht, sondern unterschritten, sodass keine Maßnahmen zur Reduzierung der Luftschadstoffe erforderlich sind.

Am 12.03.2025 fand ein Termin zur Einzelerörterung mit den Vertretern der Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ im Rathaus in Wangen i.A. statt, auf dessen Protokoll verwiesen wird.

Im Zuge dessen hat der Vorhabenträger zugesagt, dass auf eine barrierefreie Zuwegung am Busbahnhof geachtet werde (vgl. hierzu die Zusage unter Abschnitt A., IV., 7. dieses Beschlusses).

## **5.2 Private Einwender**

### **5.2.1 Einwender Nr. 1.01**

Die Einwenderin hat die Sammeleinwendung für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ erhoben, sodass auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen wird.

Weiterhin ist auch die persönliche Betroffenheit der Einwenderin durch das Vorhaben gegeben:

Das Flurstück Nr. 517/4 der Einwenderin liegt unmittelbar an der Bundesstraße B32. Ausweislich des Grunderwerbsverzeichnisses erfolgt eine vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstücks von 24 m<sup>2</sup> sowie die dauerhafte Belastung des Grundstücks durch die Stützwand Nr. 2 von insgesamt 143 m<sup>2</sup>.

Die Einwenderin äußerte Bedenken, dass durch die Baumaßnahmen ihr Eigentum beschädigt werden könnte. Der Vorhabenträger sagte zu, ein Baubeweissicherungsverfahren durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen für Schäden an Gebäuden durchführen zu lassen (vgl. Nebenbestimmung unter Abschnitt A., V., 5. dieses Beschlusses).

Weiterhin kritisierte sie, dass das unmittelbar angrenzende Grundstück Nr. 517/2 als bauzeitliche Lagerfläche geplant sei, damit verbunden seien die durch täglich an- und abfahrende Lkws, Kranbetrieb, Kettenfahrzeuge usw. hervorgerufenen Beeinträchtigungen durch Lärm, Staub etc. Sie forderte, dass vor Baubeginn mit den verantwortlichen Personen besprochen werde, welche Lösungsmaßnahmen hier vorgesehen seien und ob diese auch ausreichend sein werden. Der Vorhabenträger erwidert hierauf, dass zum Schutz vor Lärm und als optische Abgrenzung zur angrenzenden Baustelleneinrichtungsfläche anstelle der ursprünglich vorgesehenen temporären Schallschutzwand ein Erdwall aus abgeschobenen Oberboden des Flurstücks Nr. 517/2 hergestellt werde. Der Vorhabenträger sagt zu, dass vor dem Abbruch des Gebäudes auf dem Flurstück Nr. 517/2 sowie vor größeren Änderungen im Umfeld des Flurstücks der Einwenderin wie bspw. Nutzungsänderung eine Abstimmung zwischen der örtlichen Bauleitung des Vorhabenträgers, beteiligten Baufirmen und der Einwenderin stattfindet (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 8. 8.1 dieses Beschlusses).

Hinsichtlich der Einwendungen bzgl. Mietminderung, Mietausfallschaden und Wertminderung der Immobilie durch Baulärm wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B., X., 3. und 4. dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend macht die Planfeststellungsbehörde folgende Ausführungen: Ausweislich des Gutachtens zum Baulärm (Planunterlage 17.3) kommt es beim betroffenen Gebäude der Einwenderin zwar zu Überschreitungen der AVV Baulärm Richtwerte in den Bauphasen 2a sowie in den 4 Nächten der vorgesehenen nächtlichen Bautätigkeit. Die sog. Schwelle zur Gesundheitsgefährdung wird nachts jedoch nicht überschritten. Für die Überschreitung der Schwelle der Gesundheitsgefährdung in der Bauphase 2a wird der Vorhabenträger verpflichtet, den betroffenen Anwohnern Ersatzwohnraum auf seine Kosten anzubieten. Sollte dies nicht in Anspruch genommen werden, hat der Vorhabenträger Entschädigung in Geld an die Eigentümer zu leisten (vgl. hierzu die verbindlichen Nebenbestimmungen unter Abschnitt A., V., 1., 1.1, 1.1.9 und 1.1.10 dieses Beschlusses).

Es erfolgt dazu ein Lärmmonitoring während der Baumaßnahme, um die Einhaltung der Lärmwerte zu überprüfen. Dieses wird entsprechend dokumentiert.

Die Befürchtung einer jahrelangen unzumutbaren Lärmbelästigung durch die Baustelle kann somit ausgeräumt werden.

Die Einwenderin fordert zudem die Reinigung der Fenster (zweimal pro Jahr) und dessen Kostenübernahme.

Die Planfeststellungsbehörde legt dem Vorhabenträger verbindlich auf, dass er Maßnahmen ergreifen muss, die Staubentwicklung in der Bauzeit so weit wie möglich zu reduzieren, z.B. durch Benässung der Straße (vgl. Nebenbestimmung unter

Abschnitt A. V., 1., 1.2 dieses Beschlusses). Die pauschale Verpflichtung zur zweimaligen Reinigung der Fenster im Jahr und deren Kostenübernahme dem Vorhabenträger aufzuerlegen, stellt eine Art der Entschädigung nach § 74 Abs. 2 Satz 3 LVwVfG dar, dessen Voraussetzung eine unzumutbare Beeinträchtigung infolge des Vorhabens ist. 74 Abs. 2 Satz 3 LVwVfG eröffnet keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Nachteile, die ein Planvorhaben auslöst. Auszugleichen sind nur die Nachteile, die die Grenze des Zumutbaren überschreiten. Vorliegend werden Maßnahmen ergriffen, um die nachteiligen Wirkungen durch Staubentwicklung in der Bauzeit zu vermeiden oder zu verringern. Darüber hinaus sind baubedingte Schadstoffimmissionen und Staubentwicklungen räumlich und zeitlich beschränkt, so dass sie auch unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen als nicht unzumutbar zu bewerten sind. Eine Entschädigungspflicht dem Grunde nach ist dem Vorhabenträger im Planfeststellungsbeschluss nicht aufzuerlegen.

Moniert wird darüber hinaus, dass der bestehende Baumbestand (Eiche und Buche) nicht ordnungsgemäß behandelt wurde: Die 300 Jahre alte Eiche solle gefällt werden, während die daneben stehende Buche nicht in den Plänen auftauche. Der Vorhabenträger erwidert hierauf, dass ein Erhalt der Eiche nochmals intensiv geprüft worden sei. Aufgrund des Setzens der Bohrpfahlwand, welche zwingend erforderlich ist, sei ein Absterben der Eiche jedoch unvermeidlich, sodass sich eine Fällung nicht vermeiden lasse. Die Einwenderin hat sich mit Schreiben vom 05.03.2024 mit der Fällung einverstanden erklärt.

Hinsichtlich der Buche ist anzumerken, dass diese im Rahmen eines Ortstermins am 15.02.2024 nacherfasst und in den aktuellen Planunterlagen aufgeführt ist. Eine Fällung der Buche ist nicht erforderlich. Der Vorhabenträger sagt zu, vor Baubeginn einen Baumgutachter zu konsultieren, der den Zustand der Buche begutachtet, ob die Buche noch eine längere Lebenserwartung aufweist (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 8., 8.1 dieses Beschlusses).

Am 12.03.2025 erfolgte die Durchführung eines Einzelerörterungstermins im Rathaus in Wangen i.A., auf dessen Protokoll verwiesen wird. Im Rahmen des Termins sagte der Vorhabenträger zu, dass die Bauausführung vor größeren Änderungen (Gebäudeabbrüche, Nutzungsänderungen, etc.) auf die Eigentümer zugehen werde. Weiterhin wurde zugesagt, die Buche hinsichtlich der Verkehrssicherungspflicht besonders zu begutachten und ggf. auf Kosten des Vorhabenträgers mit zu fällen (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 8., 8.1 dieses Beschlusses).

### **5.2.2 Einwender Nr. 1.02**

Die Einwender haben die Sammeleinwendung für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ erhoben, sodass auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen wird.

Die Einwender sind zudem als Eigentümer des Flurstücks Nr. 517 und somit unmittelbar angrenzend an die Bundesstraße B32 auch in eigenen Belangen durch das Vorhaben betroffen:

Die Einwender wehren sich gegen die vorübergehende Inanspruchnahme ihres Grundstücks: Im Rahmen der ersten Auslegung der Planunterlagen war im Grunderwerbsverzeichnis unter 1.03.01 eine vorübergehende Inanspruchnahme von 262 m<sup>2</sup> für die Herstellung der Straßenböschung bzw. der Bohrpfahlwand entlang der abgesenkten B32 vorgesehen. Daraufhin überprüfte der Vorhabenträger diese Inanspruchnahme nochmals und konnte die Inanspruchnahme auf das zwingend notwendige Maß reduzieren, sodass nur noch 31 m<sup>2</sup> Fläche vorübergehend in Anspruch zu nehmen sind (vgl. Grunderwerbsverzeichnis, Planunterlage 10.2). Eine dauerhafte Inanspruchnahme des Grundstücks der Einwender ist nicht vorgesehen, doch erfolgt die dauerhafte Belastung des Grundstücks infolge der Ankeranlagen des Stützbauwerkes.

Die Einwender rügen die Beeinträchtigung der alten Bäume, welche ihr Grundstück einrahmen und ein Habitat für diverse Tiere darstellen würden. Der Vorhabenträger erwidert hierzu, dass der Baumbestand in keiner Weise in Anspruch genommen wird und durch die Baumaßnahme mit keiner Beschädigung zu rechnen sei.

Weiterhin befürchten die Einwender Beschädigungen bzw. Einbußen hinsichtlich ihres Gartens (gepflegte Grünflächen, Hecke und Bäume). Sie fordern zudem die hohe Bepflanzung des Grünstreifens zwischen der Spundwand und ihrem Grundstück. Der Vorhabenträger erwidert hierzu, dass beim Ortstermin am 15.02.2024 die im Zuge eines Pflegeschnittes der Stadt Wangen freigestellten erhaltenswerten Einzelbäume auf der Grünfläche zwischen dem Grundstück der Einwender und der B32 aufgenommen und die zu erhaltenden Bäume in die Pläne aufgenommen wurden und diese beim Bau vor Beeinträchtigung geschützt werden. Zudem sei eine Wiederanpflanzung von während der Bauzeit entfallenden Gehölzen nach Bauabschluss in den Maßnahmen 1.2 und 2 vorgesehen und bei der Wiederanpflanzung auf Privatgrundstücken wird seitens des Vorhabenträgers die rechtzeitige Abstimmung mit den Eigentümern zugesagt (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 8., 8.2 dieses Beschlusses).

Ein weiterer Einwand bezieht sich auf die bauzeitliche Lärmbelastung. Durch die erhebliche Lärmbelastung sei mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen, Mietminderungen sowie Mietausfallschäden zu rechnen. Die finanziellen Schäden seien zu ersetzen. Hinsichtlich der Einwendungen bzgl. Mietminderung, Mietausfallschaden und Wertminderung der Immobilie durch Baulärm wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B., X., 3. und 4. dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich des Baulärms wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B., VIII., 1., 1.4 dieses Beschlusses verwiesen. Nur ergänzend wird darauf hingewiesen, dass es hinsichtlich des Grundstücks der Einwender ausweislich des Baulärmgutachtens zwar

zu Überschreitungen der AVV Baulärmwerte kommt (in den Bauphasen 2a, 2b sowie während der 4 Nächte der nächtlichen Bautätigkeit). Es ist aber ausschließlich in der Bauphase 2a mit der Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) tags zu rechnen. Für die Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle hat der Vorhabenträger den betroffenen Anwohner Ersatzwohnraum anzubieten. Wird dieser nicht in Anspruch angenommen, ist eine Entschädigung in Geld für den Eigentümer und gewerblichen Mieter vorgesehen (vgl. Nebenbestimmung unter Abschnitt A., V., 1., 1.1, 1.1.9 und 1.1.10 dieses Beschlusses). Die geäußerte Befürchtung, dass es durch die Baustelle jahrelang zu unzumutbarem Baulärm kommt, ist daher nicht begründet.

Weiterhin zu berücksichtigen ist die bestehende Lärmvorbelastung: Selbst, wenn der Vorhabenträger sie nicht zur Anhebung der Zumutbarkeitsschwelle herangezogen hat, ist sie im Hinblick auf die befürchtete immense Baulärmbeeinträchtigung heranzuziehen. Der in der Schalltechnischen Untersuchung Straße (Planunterlage 17.1) dargestellte Referenzfall 2040 ist vergleichbar zur bestehenden Lärmvorbelastung, da eine vergleichbare verkehrliche Situation vorliegt. Ausweislich der Anlage B5 der Planunterlage 17.1 ist am betroffenen Gebäude der Einwender von einer bestehenden Lärmbelastung von bis zu 67,8 dB(A) tags und bis zu 60,7 dB(A) nachts auszugehen. Die seitens der Einwender bezweifelte Vergleichbarkeit von Verkehrslärm und Baulärm ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts gegeben (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 - 7 A 11.11, Rn. 59).

Soweit die berechneten bzw. geschätzten Lärmbelastungen bestritten werden, ist dem zu entgegen, dass seitens der Einwender keine substantiellen Einwände erhoben wurden. Es bestehen keine Anhaltspunkte an der Methode der Berechnung oder am Ergebnis insgesamt zu zweifeln. Überdies wird dem Vorhabenträger die Durchführung eines Lärmmonitorings auferlegt, im Rahmen dessen die Einhaltung der Lärmwerte überprüft und von der örtlichen Bauleitung entsprechend dokumentiert wird.

Die Einwender kritisieren zudem, dass in den Plänen anscheinend zwischen ihrem Grundstück und den Stützwänden zur Straße hin keine Aufschüttung mit Begrünung eingeplant sei. Um den Lärm von der Straße abzufangen sei es zwingend notwendig diese Lücke aufzuschütten und die Stützwände vom Beginn des Grundstückes im Westen genauso hoch zu machen wie das Grundstück ist. Es dürfe kein abfallendes Gelände zur Straße hin sein.

Der Vorhabenträger erwidert hierauf, dass zwischen dem Flurstück Nr. 517 und der künftig tiefer gelegten B32 die Herstellung der Stützwand Nr. 2 vorgesehen sei. Diese diene nicht primär dem Schallschutz, sondern dem Ausgleich des künftig größeren Höhenunterschieds zwischen B32 und den entlang des Hinderofenwegs gelegenen Flurstücken. Die Höhe der Stützwand wurde dabei so geplant, dass ein Anfüllen der dahinterliegenden Flurstücke auf ein möglichst ebenes Niveau möglich ist. Dieses Anfüllen erfolge aus betrieblichen Gründen – so kann im Bereich der Stützwandkrone eine Begehung durch den Betriebsdienst sowie durch Bauwerksprüfer erleichtert

erfolgen. Bei den angefüllten Flächen handele es sich um Flächen, die künftig im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung stehen werden. Folglich wird nicht das Grundstück der Einwender durch das Vorhaben nicht abfallend geführt, lediglich das nicht mehr im Eigentum der Einwender stehende dahinterliegende Grundstück.

Auf die Forderung der Einwender für einer Erhöhung der Spundwand bzw. alternativ eine Schallschutzwand auf der Spundwand hin ist zu erwidern, dass keine Herstellung einer Spundwand geplant ist, sondern die Stützwand Nr. 2 als Bohrpfahlwand vorgesehen ist. Diese dient nicht primär dem Schallschutz sondern der Sicherung der Flurstücke gegen die B32. Die Stützwand wird jedoch hochabsorbierend verkleidet. Hinsichtlich der Forderung, Gabionen mit akustischer Wirkung und als Reservat für Kleintiere vorzusehen, wird auf die Maßnahme Nr. 9 A/G des LBP verwiesen, welche die Gabionen bereits enthalten.

Auf den Vorschlag der Einwender, dass auf die mobile Lärmschutzwand bei Erhöhung der Spundwand verzichtet werden könne ist zu erwidern, dass die Errichtung einer temporären Schallschutzwand zur Minderung der baubedingten Schallimmissionen als Schallschutzmaßnahme nicht zu Gunsten der Einwender erforderlich ist und somit nicht zur Disposition steht.

Auf die Befürchtung der Einwender, dass durch die Baumaßnahme, insbesondere das Setzen der Spundwand, ihr Gebäude beschädigt werde, sagt der Vorhabenträger zu, ein Baubeweissicherungsverfahren durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen für Schäden an Gebäuden durchzuführen (vgl. Nebenbestimmung unter Abschnitt A. V., 5. dieses Beschlusses).

Hinsichtlich der vorgebrachten Bedenken bzgl. Erschütterungen sagt der Vorhabenträger zu, während der Herstellung der Bohrpfahlwand und der Ankerlagen Erschütterungsmessungen in Echtzeit durchführen zu lassen. Bei einer Überschreitung definierter Erschütterungsgrenzwerte erfolgt eine automatisierte Mitteilung über das Mobilfunknetz an den Einwender, eine verantwortliche Person der Baufirma sowie die örtliche Bauleitung des Vorhabenträgers (vgl. Nebenbestimmung unter Abschnitt A., V., 1., 1.3, 1.3.3 dieses Beschlusses).

Die Einwender wiesen auf die Unterkellerung ihres Gebäudes hin sowie eine Regenwasser-Sickergrube. Der Vorhabenträger erwidert hierauf, dass die Unterkellerung wie auch die bestehende Sickergrube in die Planunterlagen aufgenommen wurden und berücksichtigt werden.

Die Einwender sind der Ansicht, dass durch die Bohrungen der Spundwand, welche auf ihr Grundstück reichen, eine Baulast auf ihre Kosten entstehe. Diese Baulast führe zur Wertminderung ihres Eigentums und dies wiederum zu Einbußen bei einem Weiterverkauf des Objektes. Sie fordern den finanziellen Ausgleich für diese Wertminderung. Zunächst ist klarzustellen, dass entlang des Flurstücks der Eigentümer keine Spundwand vorgesehen ist, vielmehr erfolgt die Abgrenzung zur

tiefgelegten B32 durch eine Bohrpfahlwand. Diese Bohrpfahlwand wird durch Ankerlagen zur Begrenzung der Verformung rückverankert. Die Ankerlagen reichen jedoch teilweise dauerhaft in das Flurstück Nr. 517 hinein und werden dinglich gesichert. Der Planfeststellungsbehörde ist bewusst, dass auch die Eintragung einer dinglichen Sicherung wie einer Baulast oder Grunddienstbarkeit und die damit gegebenenfalls verbundenen Einschränkungen für die Grundstückseigentümer eine Belastung darstellen. Jedoch überwiegt hier das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens das Interesse der Einwender als betroffene Grundstückseigentümer an der uneingeschränkten Nutzung ihrer Grundstücke. Der Vorhabenträger hat die Belastungen durch ggf. erforderliche dingliche Sicherungen und den damit verbundenen etwaigen Wertverlust des Eigentums zu entschädigen. Falls es zwischen dem Vorhabenträger und den Einwendern zu keiner Einigung über das Vorliegen und die Höhe eines solchen Wertverlusts kommt, ist erst im Rahmen des dem Planfeststellungsverfahrens nachgelagerten Entschädigungsverfahrens über die Höhe einer entsprechenden Entschädigung zu entscheiden. Die Höhe der Entschädigung richtet sich grundsätzlich nach der Wertminderung, die das belastete Grundstück durch die Baulast erfährt.

Hinsichtlich des geforderten Kreisverkehrsplatz am Knotenpunkt B32 / Zeppelinstraße wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B., VII., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Befürchtung einer Verschlechterung der Verkehrssituation wird auf die Ausführung zur Verkehrsuntersuchung unter Abschnitt B., V., hinsichtlich der befürchteten Luftverunreinigung auf die Ausführungen unter Abschnitt B., IX., 8. verwiesen.

Am 12.03.2025 fand ein Einzelerörterungstermin mit den Einwendern im Rathaus in Wangen i.A. statt, auf dessen Protokoll verwiesen wird.

### **5.2.3 Einwenderin Nr. 1.03**

Die Einwenderin ist Eigentümerin des Flurstück Nr. 1006 der Gemarkung, welches für die bauzeitliche Umleitungsstrecke Fronwiesen in Anspruch genommen wird.

Im Rahmen dieser Einwendung hat die Einwenderin gegen die Umleitungsstrecke „Fronwiesen“ sowie gegen die Inanspruchnahme ihres Flurstücks diverse Einwendungen erhoben.

Die erhobenen Einwendungen bezüglich der Umleitungsstrecke Fronwiesen werden im entsprechenden Abschnitt des Beschlusses B., III., 4., 4.1.4.1 behandelt.

Nachfolgend wird ausschließlich auf die Punkte der Einwendung eingegangen, die nicht im oben genannten Fachkapitel bereits abgehandelt wurden und die sich auf die Inanspruchnahme des Grundstücks der Einwenderin beziehen:

Die Einwenderin fordert ein Beweissicherungsverfahren über den aktuellen Zustand ihres Flurstücks bzgl. Flora, Fauna und Drainagen. Der Vorhabenträger sagt verbindlich zu, den Zustand der Flächen sowohl vorab als auch nach dem erfolgten Rückbau der bauzeitlichen Anbindung durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen auf dem Gebiet der Landwirtschaft dokumentieren zu lassen. Weiterhin wird zugesagt, dass die betroffene Eigentümerin rechtzeitig vor der Bauausführung informiert wird, damit eine gemeinsame Lagebeschau, insbesondere bzgl. freigelegter oder beschädigter Drainageleitungen, erfolgen kann. Sollten bei der Herstellung der bauzeitlichen Anbindung Drainageleitungen beschädigt werden, wird deren Wiederherstellung zugesagt. Der Vorhabenträger hat zudem zugesagt, den ökologischen Zustand der Flächen (Flora, Fauna) sowohl vor dem Eingriff, als auch nach Wiederherstellung durch ein unabhängiges Gutachterbüro (Umweltbaubegleitung) dokumentieren zu lassen. Bei der Wiederansaat der Wiese wird nach Rücksprache mit der Eigentümerin eine Wiesenmischung gewählt, die sich in ihrer Artenzusammensetzung an der sonstigen Wiese orientiert (vgl. hierzu die Zusage unter Abschnitt A., IV., 8., 8.3 dieses Beschlusses).

Zur Frage nach einer angemessenen Entschädigung für den Nutzungsausfall bzw. Pauschalentschädigung ist zu entgegnen, dass Fragen der Entschädigung nicht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geregelt werden, sondern die Entschädigung im Anschluss grundsätzlich zwischen dem Vorhabenträger und der Einwenderin frei vereinbart werden können. Unter Abschnitt A., II., 4. dieses Beschlusses wurde festgelegt, dass den Eigentümern bzw. Pächtern für bauzeitliche Ertragseinbußen durch die vorübergehende Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen dem Grunde nach eine angemessene Entschädigung gegen den Vorhabenträger zusteht. Die Höhe der Entschädigung richtet sich u.a. nach Umfang und Dauer der Inanspruchnahme, der Größe und Qualität der Fläche sowie der Art der Nutzung. Sollte es nicht zu einer Einigung kommen, wird in einem nachgelagerten Entschädigungsverfahren unter Heranziehung der Richtlinien für die Entschädigung Landwirtschaft bzgl. eines Nutzungsausfalles darüber entschieden.

Die Einwenderin fordert Garantien zur Wiederherstellung des vorherigen Zustandes und fragt nach, ob sichergestellt sei, dass die finanziellen Mittel für die Kosten des Rückbaus auch vorhanden seien. Es ist hierauf zu verweisen, dass der Rückbau und die Wiederherstellung des Bestands Teil der Planfeststellungsunterlagen sind und somit nach erfolgter Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses und Beginn des Vorhabens die vollständige Umsetzung aller Maßnahmen für den Vorhabenträger verbindlich sind.

Die Kosten für die Herstellung und auch für den Rückbau der bauzeitlichen Anbindung der Fronwiesen sind in der Planung berücksichtigt und in den genehmigten Kosten enthalten. Der Rückbau ist auch in finanzieller Hinsicht gesichert.

Die Einwenderin fragt an, ob der Vorhabenträger sich einer Vertragsstrafe bei Nichterfüllung bzw. bei verzögerter Erfüllung unterwirft und ob es eine

Sicherheitsleistung (Kaution) gibt. Hierzu ist zu erwidern, dass für eine Vertragsstrafe oder Sicherheitsleistung kein Erfordernis besteht, da der Vorhabenträger kraft bestandskräftigem Planfeststellungsbeschluss an die Umsetzung der planfestgestellten Maßnahmen und erteilten Zusagen gebunden ist.

Auf die Anfrage, ob der Vorhabenträger dazu bereit sei, die Beweislast zu tragen, wenn es nach erfolgtem Rückbau unterschiedliche Ansichten darüber gibt, ob das Grundstück tatsächlich wieder dem bisherigen Zustand entspricht, insbesondere Bodenverdichtung und Entwässerung/Drainage, sagt der Vorhabenträger verbindlich zu, den Zustand der Flächen sowohl vorab als auch nach dem erfolgten Rückbau der bauzeitlichen Anbindung zu dokumentieren. Sollten bei der Herstellung der bauzeitlichen Anbindung Drainageleitungen beschädigt werden, wird vom Vorhabenträger verbindlich zugesagt, dass die Einwenderin informiert wird, der Zustand der Drainageleitungen dokumentiert wird und die Wiederherstellung auf Kosten des Vorhabenträgers erfolgt (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 8., 8.3 dieses Beschlusses).

Die Einwenderin kritisiert die Versiegelung der landwirtschaftlich genutzter Flächen und bezweifelt, dass diese nach Abschluss der Baumaßnahme in gleicher Qualität wiederhergestellt werden. Sie fordert, dass der Ausbau der Straße so gering wie möglich gehalten wird. Sie befürchtet insbesondere, dass der gleiche Zustand nicht wiederhergestellt wird. Die Wiesenfläche würde sich um bis zu 1/5 verkleinern. Der Vorhabenträger erwidert hierzu, dass die Inanspruchnahme auf das zwingend nötige Maß reduziert worden sei, es jedoch nicht gänzlich zu vermeiden sei. Die Fahrbahnbreite orientiere sich an den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen und die Fahrbahnbreite wurde so weit wie möglich reduziert, wie es aus Gründen der Verkehrssicherheit möglich war. Der Vorhabenträger hat die Verkehrszahlen der Nutzung der Kleingartenanlage nacherhoben (vgl. Planunterlage 21.2\_Verkehrserhebungen Fronwiesen). Eine weitergehende Reduzierung der Fahrbahnbreite sei aus Aspekten der Verkehrssicherheit nicht möglich. Jedoch konnte der Streifen von 10 m Breite, welcher zur vorübergehenden Inanspruchnahme vorgesehen war, auf eine Breite von 2 m reduziert werden, da die erforderlichen Flächen von einem anderen Eigentümer zur Verfügung gestellt werden. Hinsichtlich der Befürchtung, dass das Flurstück nach Abschluss der Baumaßnahme nicht mehr den gleichen Zustand aufweist wie davor, wird auf die zugesagte Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens verwiesen: Der ökologischen Zustand der Flächen wird sowohl vor dem Eingriff, als auch nach Wiederherstellung durch ein unabhängiges Gutachterbüro (Umweltbaubegleitung) dokumentiert. Der Zustand der Wiese in wirtschaftlicher Hinsicht wird durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen auf dem Gebiet der Landwirtschaft vor Beginn der Bauarbeiten und nach Abschluss des Rückbaus dokumentiert. Der Rückbau der bauzeitlichen Verkehrsführung wird überdies mit dem Planfeststellungsbeschluss festgesetzt, sodass dieser zwingend zu erfolgen hat. Die Wiederherstellung des Ausgangszustandes beinhaltet nach Aussage des Vorhabenträgers nicht nur die Entsiegelung, sondern ebenfalls eine gegebenenfalls nötige Bodenauflockerung und

die Ansaat von Saatgut nach Rücksprache mit der Eigentümerin um die ursprünglichen Verhältnisse wiederherzustellen.

Am 12.03.2025 fand mit dem Vertreter der Einwenderin ein Termin zur Einzelerörterung im Rathaus in Wangen i.A. statt.

Im Laufe des Erörterungstermins wurde seitens des Einwenders der Antrag gestellt, die Möglichkeit der talseitigen Ausweichbucht unter Betrachtung der genannten Argumente (Einsehbarkeit, Entwässerung, keine Abgrundkante) nochmals zu prüfen. Auf die Ausführungen unter Abschnitt B. III., 5., 5.1, 5.1.4, 5.1.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Inanspruchnahme des Flurstücks der Einwenderin wurde vom Vorhabenträger so weit wie möglich reduziert: Die für den Ausbau der Umleitungsstrecke Fronwiesen anzuwendende Richtlinie für Stadtstraßen (RASt 06) sieht vorliegend eine Fahrbahnbreite von 5,00 m vor (4,00 m zzgl. beidseitigem Bankett von 0,5 m). Der Vorhabenträger ist im Hinblick auf eine Reduzierung des Flächenverbrauchs hiervon abgewichen und hat, soweit dies aus Verkehrssicherheitsaspekten vertretbar war, die erforderliche Fahrbahnbreite auf insgesamt 4,50 m reduziert. Die ursprünglich vorgesehene vorübergehende Inanspruchnahme des Flurstücks eines 10 m breiten Streifens konnte auf 2 m Breite reduziert werden, da die Flächen von dem Eigentümer eines anderen Flurstückes zur Verfügung gestellt wurden.

Insgesamt hat der Vorhabenträger zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde die Planungen so weit wie möglich optimiert, um die Beeinträchtigungen der Einwenderin hinsichtlich der Flächeninanspruchnahme durch die Umleitungsstrecke so gering wie möglich zu halten.

#### **5.2.4 Einwender Nr. 1.04**

Die Einwender erhoben für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ eine Einwendung, sodass auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen wird.

Darüber hinaus sind die Einwender als Eigentümer des Flurstücks Nr. 517/1, welches unmittelbar an der B32 liegt, auch privat von dem Vorhaben betroffen und haben hierzu folgende Einwendungen erhoben:

Hinsichtlich der Befürchtung der Einwender, dass durch die Realisierung des Vorhabens Schäden an ihrem Gebäude entstehen (insbesondere durch Erschütterungen, Abrutschen des Gartens) sagt der Vorhabenträger zu, ein Baubeweissicherungsverfahren durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen für Schäden an Gebäuden durchführen zu lassen. Sofern im Zuge dieses Baubeweissicherungsverfahrens Schäden am Gebäude der Einwender infolge der Baumaßnahmen des Vorhabenträgers festgestellt werden, sind diese auf Kosten

des Vorhabenträgers zu beseitigen (vgl. Nebenbestimmung unter Abschnitt A., V., 5. dieses Beschlusses).

Auf den Einwand hin, dass das zusätzliche Obergeschoss und die Poolanlage nicht berücksichtigt wurden, hat der Vorhabenträger die vom Einwender übermittelten Pläne nachrichtlich in die Planunterlagen übernommen (vgl. hierzu bspw. Planunterlage 5). Das zusätzliche Obergeschoss wurde zwischenzeitlich im Lärmgutachten berücksichtigt.

Nach der Auffassung der Einwender habe hinsichtlich der Zeitschiene die Erstellung einer Lärmschutzwand Priorität. Der Ein- und Ausbau müsse ohne Flurschaden erfolgen. Der Vorhabenträger erwidert hierzu, dass die Errichtung der temporären Lärmschutzwand zeitlich vor Beginn der Herstellung der Stützwand Nr. 2 (Bauphase 2a) statfinde. Die genaue Art der Ausführung werde im Zuge der Ausführungsplanung festgelegt. Eventuell entstehende Flurschäden würden durch den Vorhabenträger beseitigt. Der Vorhabenträger weist bzgl. der Forderung der Erstellung der großen Abstützmauer mit dem Anfüllen auf Grundstücksniveau darauf hin, dass die Herstellung der Stützwand Nr. 2 in Bauphase 2a vorgesehen und im Bereich des Grundstücks der Einwender ein Angleichen der Böschung bis auf die vorgesehene Höhe der Stützwand Nr. 2 vorgesehen sei. Auf den Hinweis, dass die Verschalung der Abstützmauer mit Gabionen bzgl. der Zeitschiene ebenfalls Priorität habe, weist der Vorhabenträger darauf hin, dass der Zeitpunkt der Anbringung der vorgesehenen Steinkörbe je nach allgemeinem Baufortschritt erfolge und zum jetzigen Zeitpunkt nicht definiert sei.

Die Einwender fordern die Bepflanzung oberhalb der Mauer mit hohen Pflanzen als Sichtschutz sowie die Wiederherstellung der Grundstücksbegrünung. Gefordert wird weiterhin, dass der Sichtschutz genauso hoch sein müsse wie vor Beginn der Baumaßnahme. Der Vorhabenträger erwidert, dass eine Wiederanpflanzung von Gehölzen nach Bauabschluss in der Maßnahme 1 V/A berücksichtigt sei. Erforderliche Nachpflanzungen auf Privatgrundstücken (Garten) würden möglichst mit gleichwertigen, mehrjährigen Pflanzen in hoher Pflanzqualität nach aktueller Marktverfügbarkeit erfolgen. Eine rechtzeitige Abstimmung mit den betroffenen Eigentümern wird vom Vorhabenträger zugesagt. Auf öffentlichen Flächen obliege die Entscheidung über Artenzusammensetzung und Pflanzqualität der Nachpflanzungen dem für die Ausführung zuständigen Baureferat (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 8., 8.4 dieses Beschlusses).

Auf die Forderung, dass der Aufbau einer akustischen Schallabsorption erforderlich sei, ist darauf zu verweisen, dass für das Gebäude der Einwender entsprechend den Schalltechnischen Untersuchungen Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach besteht (vgl. Entscheidung unter Abschnitt A., II., 3., 3.1 dieses Beschlusses).

Die Einwender äußerten Bedenken hinsichtlich der Buche auf dem Flurstück Nr. 517/1 im Rahmen der Anfüllungen. Der Vorhabenträger erwidert, dass im Rahmen eines

Ortstermins am 15.02.2024 die Situation begutachtet wurde und ein Anfüllen an die Buche im Rahmen der Baumaßnahme auf der zur B32 zugewandenen Seite allenfalls im geringen Umfang und Höhe stattfinden. Der Vorhabenträger sagt zu, hierbei entsprechend Rücksicht zu nehmen und wenn nötig einen Bereich um die Blutbuche auszusparen und entsprechend geeignetes Bodenmaterial zu verwenden (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 8., 8.4 dieses Beschlusses).

Die Einwender widersprechen der Fällung der auf ihrem Flurstück befindlichen 300 Jahre alten Eiche und fordern eine erneute Überprüfung der Erforderlichkeit der Baumfällung. Der Vorhabenträger erwidert hierauf, dass eine Erhaltung der Eiche bei einem Ortstermin am 15.02.2024 nochmals umfangreich geprüft worden sei. Die Eiche rage mit ihrem Stamm, der Krone und dem überwiegenden Teil ihrer Starkäste in den Luftraum des Baufeldes hinein, welcher für das Herstellen der Bohrpfahlwand benötigt werde. Es könnte allenfalls ein recht kleiner Teil (Stammstück) erhalten werden. Es sei zweifelhaft ob die Eiche einen derart starken Rückschnitt verkraftet. Ob der Erhalt der Eiche aus Sicht des Baumes sinnvoll sei und welche Lebenserwartung nach so einem starken Rückschnitt noch verbleibe, werde mit dem für die Einwender tätigen Baumgutachter vor Baubeginn erörtert werden. Bei der Eiche handele es sich um kein Naturdenkmal. Sie unterliege keinem strengeren formalen Schutzstatus, als andere Bäume. Der artenschutzfachliche Wert von Bäumen als Lebensstätte für Tierarten wurde im Rahmen des Artenschutzfachbeitrages abgehandelt. Für den Wegfall von Bäumen wurden entsprechende Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen ergriffen (s. Unterlage 9.3, Maßnahmen 2, 3, 5, 6 und 7).

Soweit gerügt wurde, dass eine unmittelbar neben der Eiche befindliche Buche nicht berücksichtigt wurde, erwidert der Vorhabenträger, dass die Buche in den Plänen nachgetragen wurde und der Erhalt der Buche aus Sicht des Baubetriebs möglich sei, da die relativ schmale Baumkrone nicht in die vom Bohrgerät benötigte Fläche hineinrage. Vor Baubeginn sei allerdings der Baumgutachter zu konsultieren, der den Zustand der Buche zuletzt dahingehend begutachtet hat, ob die Buche noch eine längere Lebenserwartung aufweise. Denn die Buche wies am Stammfuß auf der Südseite einen starken Rindenschaden auf (nach einem Brandereignis). Über den Zustand des Baumes existiere ein aktuelles Gutachten eines Baumpflegers.

Die Einwender äußerten Befürchtungen bzgl. der Beschädigung der vorhandenen Erdwärmesonden im Zuge der Platzierungen der Bodenanker. Der Vorhabenträger hat hierzu vorgetragen, dass bei einem gemeinsamen Ortstermin mit den Einwendern festgestellt worden sei, dass sich die Erdwärmebohrungen vermutlich unter der Veranda befinden würden. Eine genaue vermessungstechnische Aufnahme sei daher nicht möglich. Die Lage der Erdwärmesonden sei in den vorhandenen Planunterlagen des Einwenders sowie im Bohrregister des LGRB nur ungefähr eingezeichnet. Im Rahmen der Ausführungsplanung werde daher geprüft, wie der wahrscheinliche Bereich der Erdwärmesonden bei den Ankerlagen für die Stützwand Nr. 2 weiter eingegrenzt bzw. ausgespart werden könne.

Die Planfeststellungsbehörde legt dem Vorhabenträger unter Abschnitt A., V., 7. dieses Beschlusses verbindlich auf, dass er verpflichtet wird, den wahrscheinlichen Bereich der Lage der Erdwärmesonden so weit wie möglich auszusparen, so dass eine Beeinträchtigung dieser nach Möglichkeit vermieden werden kann. Weiterhin ist diesbezüglich die Durchführung eines Baubeweissicherungsverfahrens durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen durchzuführen.

Die Einwender tragen einige Bedenken hinsichtlich des Lärmimmissionen vor. Um sie vor einer unzumutbaren Verlärmung zu schützen, seien lärmschutzsichernde Maßnahmen erforderlich. Hierauf ist zu erwidern, dass für das Gebäude der Einwender ein Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach für die Südwestfassade vom 1. – 2. Obergeschoss besteht (vgl. Entscheidung unter Abschnitt A., II., 3., 3.1 dieses Beschlusses). Hinsichtlich der Forderung, Gabionen mit akustischer Wirkung und als Reservat für Kleintiere vorzusehen, wird auf die Maßnahme Nr. 9 A/G des LBP verwiesen, welche die Gabionen bereits enthalten.

Hinsichtlich der Einwendungen bzgl. Mietminderung, Mietausfallschaden und Wertminderung der Immobilie durch Baulärm wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B., X., 3. und 4. dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist hierzu auszuführen, dass es ausweislich des Baulärmgutachtens (Planunterlage 17.3) in den Bauphasen 2a und 2b sowie in den angesetzten 4 Nächten mit nächtlicher Bautätigkeit in Bauphase 5b und 5d zu Überschreitungen der Richtwerte der AVV Baulärm kommt. Soweit es in der Bauphase 2a zur Überschreitungen der sog. Schwelle zur Gesundheitsgefährdung kommt, wird dem Vorhabenträger auferlegt, den betroffenen Anwohner auf seine Kosten Ersatzwohnraum zur Verfügung zu stellen bzw. bei Nichtinanspruchnahme den Eigentümern Entschädigung in Geld zu leisten. Die Befürchtung der jahrelangen unzumutbaren Lärmbelästigung infolge von Baustellenlärm ist folglich nicht begründet.

Zum Einwand, dass durch die einzutragende Baulast eine Wertminderung des Grundstücks ein finanzieller Schaden eintrete, ist zu erwidern, dass der Planfeststellungsbehörde bewusst ist, dass auch die Eintragung einer dinglichen Sicherung wie einer Baulast oder Grunddienstbarkeit und die damit gegebenenfalls verbundenen Einschränkungen für die Grundstückseigentümer eine Belastung darstellen. Jedoch überwiegt hier das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens das Interesse der Einwender als betroffene Grundstückseigentümer an der uneingeschränkten Nutzung ihrer Grundstücke. Belastungen durch ggf. erforderliche dingliche Sicherungen und dem damit verbundenen etwaigen Wertverlust des Eigentums sind durch den Vorhabenträger zu entschädigen. Falls es zwischen dem Vorhabenträger und den Einwendern zu keiner Einigung über das Vorliegen und die Höhe eines solchen Wertverlusts kommt, ist erst im Rahmen des dem Planfeststellungsverfahren nachgelagerten Entschädigungsverfahrens über die Höhe einer entsprechenden Entschädigung zu entscheiden. Die Höhe der Entschädigung

richtet sich grundsätzlich nach der Wertminderung, die das belastete Grundstück durch die Baulast erfährt.

Die Einwender fordern die Wiederherstellung der gesamten Vegetation nach Rücksprache mit den Anwohnern sowie die Pflanzung eines Baumes als Wiederherstellung des Landschaftsbildes und als Kompensation für die mögliche Zerstörung der Eiche. Diesbezüglich ist auf die im LBP festgelegte Maßnahme Nr. 1 V/A zu verweisen, welche eine Wiederpflanzung von Gehölzen nach dem Abschluss der Baumaßnahme vorsieht, sowie auf die Maßnahmen Nr. 2, 3, 5, 6 und 7, welche für den Wegfall von Bäumen entsprechende Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen vorsehen.

Zum dem Vorbringen, dass eine Solaranlage auf der betonierten Stützwand anzubringen sei, ist darauf hinzuweisen, dass eine Solaranlage im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens nicht notwendige Folgemaßnahme und damit nicht anzubringen ist.

Hinsichtlich der Einwender bzgl. des Landschaftsbildes wird auf die Ausführung unter Abschnitt B., VIII., 2., 2.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Soweit die Einwender Kritik gegen die geplanten Ampelanlagen erheben, wird auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., VII., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.5 Einwender Nr. 1.05**

Die Einwender erhoben eine Sammeleinwendung für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.6 Einwender Nr. 1.06**

Der Einwender ist Eigentümer des Flurstücks Nr. 579/1, welches unmittelbar an der Bundesstraße B32 liegt. In den ursprünglichen Planunterlagen war die Inanspruchnahme des Flurstücks von 7 m<sup>2</sup> vorgesehen. Auf die Einwendung hin überprüfte der Vorhabenträger nochmals die Erforderlichkeit der Inanspruchnahme und kam zu dem Ergebnis, dass die vorgesehene Inanspruchnahme allenfalls einer Verbreiterung des Gehweges entlang der Praßbergstraße dienen könne, welche in keinem planerischen Zusammenhang mit der Beseitigung des Bahnübergangs stehe. Die Inanspruchnahme wurde daraufhin gestrichen und die entsprechenden Planunterlagen angepasst (vgl. Planunterlage 10.1, Blatt 1 - Grunderwerbsplan). Eine Inanspruchnahme des Grundstücks des Einwenders ist somit nicht mehr gegeben.

Weiterhin fordert der Einwender die Beweissicherung der Nachbarbebauung vor Baubeginn. Der Vorhabenträger sagt verbindlich zu, hinsichtlich der direkt an den Gehweg angrenzenden Mauer mit Hecke, welche als Grundstücksabgrenzung dient, ein Baubeweissicherungsverfahren durch einen öffentlich bestellten und vereidigten

Sachverständigen für Schäden an Gebäuden für die Grundstücksabgrenzung (Mauer) durchführen zu lassen. Am 12.03.2025 fand mit dem Einwender ein Einzelerörterungstermin im Rathaus Wangen i.A. statt. Auf das Protokoll hierzu wird verwiesen. Der Vorhabenträger hat im Rahmen des Termins zugesagt, dass ein Beweissicherungsverfahren nicht nur bzgl. der Hecke des Einwenders, sondern auch am Haus (Flurstück Nr. 579/1) durchgeführt werde, vgl. Nebenbestimmung unter Abschnitt A., V., 5. dieses Beschlusses.

Auf den Einwand, dass es zu keiner Zeit eine Kontaktaufnahme mit dem Eigentümer gab, ist zu erwidern, dass es im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens keine gesetzliche Bestimmung gibt, die vorschreibt, dass der Vorhabenträger jeden Betroffenen vorab zu kontaktieren hat.

### **5.2.7 Einwenderin Nr. 1.07**

Die Einwenderin erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ die Sammeleinwendung. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Weiterhin ist die Einwenderin als Eigentümerin des unmittelbar an die B32 angrenzenden Flurstücks Nr. 180 auch in eigenen Belangen betroffen und hat diesbezüglich Einwendungen erhoben:

Sie wendet gegen das Vorhaben ein, dass es für eine kleine Stadt wie Wangen i.A. unverhältnismäßig sei. Die Kosten und die Bauzeit würden nicht im Verhältnis zu einer Alternative stehen. Es gebe andere Lösungen, den Verkehr unter den Bahnschienen umzuleiten. Die Kosten seien überdies veraltet und würden nicht den aktuellen Werten entsprechen. Die Grundlagen für die Nutzen-Kosten-Rechnung sollten hinterfragt werden. Der Vorhabenträger erwidert hierzu, dass das Vorhaben umgesetzt wird, da dies die Sicherheit und die Abwicklung des Verkehrs entsprechend § 3 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) erfordern. Eine Nutzen-Kosten-Rechnung werde bei Maßnahmen nach dem EKrG nicht erstellt. Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter Abschnitt B., VI. dieses Beschlusses.

Soweit die Einwenderin vorbringt, dass die Absenkung am Bauende unmittelbar vor der Einfahrt des Grundstücks erfolgt und somit die Bausubstanz der 1896 erbauten Immobilie gefährdet, ist zu entgegnen, dass dem Vorhabenträger verbindlich auferlegt wird, für das Gebäude der Einwenderin ein Baubeweissicherungsverfahren durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen für Schäden an Gebäuden durchführen zu lassen (vgl. Nebenbestimmung unter Abschnitt A., V., 5. dieses Beschlusses).

Kritisiert wird zudem, dass keine Angaben über die Höhe der Absenkung gemacht worden sei: Der Gehweg sei ohnehin schon schräg genug und stelle bereits jetzt eine Gefahrenstelle für Fußgänger und Rollstuhlfahrer, besonders im Winter, dar. Eine

weitere Absenkung sei für Nutzende von Rollatoren untragbar und eine Gefährdung. Zudem erhöhe eine steilere Absenkung der Straße und/oder des Gehwegs zur Zufahrt des Grundstücks die Gefahr mit dem Auto im Winter bei Schnee und Vereisungen in die Straße bzw. in den Verkehr zu rutschen. Dies sei eine zusätzliche Gefahrenstelle für den Menschen. Hinzukomme, dass eine uneingeschränkte Zufahrt zum Grundstück gewährleistet sein müsse, insbesondere für den Rettungswagen. Ein fernabgelegener zur Verfügung gestellter Parkplatz für die Zeiten, an denen keine Grundstückszufahrt gewährleistet werden könne, sei ungenügend und unzumutbar. Erwidert wird hierzu von Seiten des Vorhabenträgers, dass sich die Höhe der Absenkung im Bereich der Grundstückszufahrt auf bis zu ca. 8 cm belaufe. Vor dem in Richtung Gegenbaurstraße gelegenen Ende der Zufahrt werde die Fahrbahn nicht abgesenkt, im Mittel belaufe sich die Absenkung im Bereich der Zufahrt auf wenige Zentimeter, sodass die Zufahrbarkeit während der Bauzeit bis auf einzelne Tage gewährleistet werden könne. Die Festlegung der Tage an denen eine Zufahrt zum Gebäude nicht möglich sei könne erst während der jeweiligen Bauphasen festgelegt werden.

Der Vorhabenträger sagt gegenüber der Einwenderin zu, die Anwohner rechtzeitig zu informieren, wenn während der Bauzeit eine Zufahrt zum Gebäude nicht möglich sein wird (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 8., 8.5 dieses Beschlusses). Sofern an einzelnen Tagen die Zufahrt zum Grundstück eingeschränkt sei, werde der Einwenderin ein Parkplatz auf dem FSt. 179 (Baustelleneinrichtungsfläche) zugesagt. Dieses befinde sich in einer Entfernung von ca. 50 m zum Gebäude der Einwenderin. Der Vorhabenträger sagt zu, die Zufahrt außerhalb der Baustellenarbeitszeiten provisorisch wiederherzustellen, sofern an einzelnen Tagen die Zufahrt zum Grundstück eingeschränkt sei (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 8., 8.5 dieses Beschlusses). Im Falle einer Notfallrettung durch den Rettungsdienst sei eine grundsätzliche Erreichbarkeit jederzeit sichergestellt, da das Gebäude der Einwenderin am unmittelbaren Bauende liege.

Hinsichtlich der Längsneigung des Gehweges sei dieser bereits so gering wie möglich geplant worden. Im Zuge des Sicherheitsaudits sei die Planung zudem von einem unabhängigen Sicherheitsauditor in Bezug auf die Verkehrssicherheit hin überprüft und beurteilt worden. Die Längsneigung des Gehwegs wurde dabei nicht als sicherheitskritisch eingestuft. Gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) beträgt die maximale Längsneigung für Stadtstraßen 8 %, in Ausnahmefällen sind 12 % möglich. Im Bereich des Flurstücks der Einwenderin betrage die Längsneigung 6,9 % und liege damit unter den Grenzwerten der RASt.

Die Einwenderin befürchtet eine enorme Lärmbelästigung und Luftverschmutzung während der Bauzeit. Hierzu wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B., VIII., 1., 1.4 (Baulärm) sowie Abschnitt B., IX., 8. (Luftschadstoffe) dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist zu aufzuführen, dass es zwar ausweislich des Gutachtens zum Baulärm am Gebäude der Einwenderin in den Bauphasen 3a, 4b und 10 sowie in den 4 Nächten der Bautätigkeit zu Überschreitungen der AVV Baulärm Richtwerte kommt. Eine

Überschreitung der sog. Schwelle zur Gesundheitsgefährdung ist jedoch zu keinem Zeitpunkt in der Bauzeit gegeben.

Soweit die Einwenderin die Auffassung vertritt, dass es untragbar sei, während der jahrelangen Bauzeit kein Fenster öffnen zu können und den Garten nicht benutzen zu können, ist hierzu auszuführen, dass in Anlehnung an § 2 Abs. 1 Satz 2 der 24. BImSchV davon ausgegangen werden kann, dass eine Stoßbelüftung eine ausreichende Frischluftzufuhr ermöglicht. Die Lüftung kann im Übrigen in Phasen erfolgen, in denen die Bauarbeiten unterbrochen sind oder in denen die Räume nicht genutzt werden.

Hinsichtlich des Einwandes der wegfallenden Nutzbarkeit des Außenwohnbereiches ist auf die Ausführungen unter Abschnitt B., VIII., 1., 1.4 zu verweisen.

Die Einwenderin befürchtet die Verschmutzung ihres Grundstücks/Gebäudes infolge der Baumaßnahmen. Die Einwenderin fordert zudem die Reinigung der durch Baustaub verdreckten Fenster, Einfahrt und Hausfassade und deren Kostenübernahme. Hierzu ist zu erwidern, dass die mit der Umsetzung der Maßnahme beauftragten Bauunternehmen nach § 32 StVO verpflichtet sind, die an den Maßnahmenbereich angrenzenden Abschnitte der B32 sowie des nachgeordneten Straßennetzes von Verschmutzung freizuhalten. Hierdurch wird auch ein Eintrag der Verschmutzung in angrenzende Grundstücke reduziert. Die Planfeststellungsbehörde legt dem Vorhabenträger zudem verbindlich auf, dass er Maßnahmen ergreifen muss, die Staubentwicklung in der Bauzeit so weit wie möglich zu reduzieren, z.B. durch Benässung des Arbeitsbereiches im Falle von Erdarbeiten bei trockener Witterung zur Staubbindung, und mehr als nur unwesentliche und ursächlich auf das Vorhaben zurückgehende Verschmutzungen und sonstige Verunreinigungen der anliegenden Hausfassaden durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden (vgl. Nebenbestimmung unter Abschnitt A., V., 1., 1.2 dieses Beschlusses). Bei der pauschalen Verpflichtung zur Reinigung der Fenster, Einfahrt und Hausfassade und zur Kostenübernahme durch den Vorhabenträger, handelt es sich um eine Art der Entschädigung nach § 74 Abs. 2 Satz 3 LVwVfG, dessen Voraussetzung eine unzumutbare Beeinträchtigung infolge des Vorhabens ist. 74 Abs. 2 Satz 3 LVwVfG eröffnet keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Nachteile, die ein Planvorhaben auslöst. Auszugleichen sind nur die Nachteile, die die Grenze des Zumutbaren überschreiten. Vorliegend werden Maßnahmen ergriffen, um die nachteiligen Wirkungen durch Staubentwicklung in der Bauzeit zu vermeiden oder zu verringern. Darüber hinaus sind baubedingte Schadstoffimmissionen und Staubentwicklungen räumlich und zeitlich beschränkt, so dass sie auch unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen als nicht unzumutbar zu bewerten sind. Eine Entschädigungspflicht dem Grunde nach ist dem Vorhabenträger im Planfeststellungsbeschluss nicht aufzuerlegen.

Zu dem Einwand der Naturschutzzerstörung, insbesondere bezüglich der zu fällenden Bäume, wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B., VIII., 2. verwiesen.

Soweit die Einwenderin ein Blitzgerät vor der Bahnunterführung in beide Richtungen fordert, ist darauf hinzuweisen, dass die Zuständigkeit für die Einrichtung einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung im Bereich der Ortsdurchfahrt der B32 im Stadtgebiet Wangen bei der Stadt Wangen i. A. liegt.

Es fand am 12.03.2025 ein Einzelerörterungstermin statt. Im Zuge der Erörterung sagte der Vorhabenträger zu, nochmals zu prüfen, wie die Kosten des Ein- und Ausbaus der Fenster mit den Rollläden im Rahmen der Lärmschutzmaßnahmen zu behandeln sind. Als Ergebnis teilte der Vorhabenträger der Planfeststellungsbehörde mit, dass in Abhängigkeit von weiteren Bedingungen (tatsächliche Nutzungsart der Räumlichkeiten, vorhandene Umfassungsbauteile) auf Kosten des Vorhabenträgers Schallschutzfenster eingebaut werden können. Dabei orientiert sich der Vorhabenträger grundsätzlich an den vorhandenen Gegebenheiten. Um abschließend beurteilen zu können, inwiefern bei einem Austausch der vorhandenen Fenster durch Schallschutzfenster auch wieder integrierte Rollläden auf Kosten des Vorhabenträgers angebracht werden können, ist die örtliche Inaugenscheinnahme im Zuge des späteren Entschädigungsverfahrens zur Lärmvorsorge abzuwarten.

Der Vorhabenträger sagt zu, vor den entsprechenden lauten Arbeiten werde auf die Einwenderin zugegangen und sollten kritische Werte überschritten werden, kurzfristig Ersatzwohnraum (z. B. ein Hotelzimmer) bereitgestellt (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 8., 8.5 dieses Beschlusses).

### **5.2.8 Einwenderin Nr. 1.08**

Die Einwenderin erhob eine Sammeleinwendung für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwenderin ist zudem auch als Eigentümerin der Flurstücks Nr. 180 in eigenen Belangen betroffen und hat diesbezüglich Einwendungen erhoben. Diese sind zum Großteil inhaltsgleich wie die der Einwenderin der Mit-Eigentümerin des Flurstücks, sodass bezüglich den Einwendungen zur Verhältnismäßigkeit des Vorhabens, Absenkung am Bauende direkt vor Grundstückseinfahrt, Längsneigung des Gehweges, Gefährdung der Bausubstanz und Schadensersatzansprüche, Zufahrtsmöglichkeit, Baulärm, Baustaub, Verkehrsbelastungen, Schallschutzmaßnahmen, Ersatzwohnraum, Reinigung Fenster und Fassaden, Einmündung Gegenbaurstraße, Blitzgerät und die Naturschutzzerstörung, auf die Erwiderungen zur Einwenderin Nr. 1.07 verwiesen wird.

Darüber hinaus hat die Einwenderin folgende eigene Einwendungen erhoben:

Die Einwenderin rügt, dass durch das Vorhaben die Möglichkeit wegfällt, mit dem Auto bei geschlossenem Bahnübergang in den Verkehr einzufädeln. Mit dem Auto vom Grundstück auf die Straße bei fließendem Verkehr zu fahren sei tagsüber beinahe

unmöglich. Dem ist entgegenzuhalten, dass Anwohner keinen Rechtsanspruch auf den Erhalt bestehender Lagevorteilen haben.

Hinsichtlich der Einwendungen bzgl. Mietminderung, Mietausfallschaden und Wertminderung der Immobilie durch Baulärm wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B., X., 3. und 4. dieses Beschlusses verwiesen.

Soweit von der Einwenderin die Befreiung von der Grundsteuer gefordert wird, da ihrer Ansicht nach die Wohnqualität durch Lärmbelastungen, ständigen Staub und Dreck extrem sinkt und der Garten nicht mehr nutzbar sei, ist dies abzulehnen, da die Planfeststellungsbehörde hierfür nicht zuständig ist. Die Planfeststellungsbehörde weist nur nachrichtlich darauf hin, dass die Grundsteuer eine Steuer der Gemeinden ist, die allein auf den Besitz von Grundstücken und Gebäuden abstellt und nicht auf die Wohnqualität.

Die Einwenderin fordert überdies die regelmäßige und unaufgeforderte Kontrolle der Bäume und des Geländes, das an das Grundstück grenzt im Hinblick auf Erschütterungen der Baumaßnahmen, Hangrutsch und der Instabilität der Bäume. Dies sei insbesondere vor und nach einem Unwetter erforderlich.

Der Vorhabenträger erwidert hierauf, dass die regelmäßige Baumschau durch den Forst der Stadt Wangen erfolge. Hierbei fänden Baumschauen in der Regel 2 Mal jährlich statt (je einmal in belaubtem und unbelaubtem Zustand). Der Vorhabenträger sagt zu, dass er während der Bauzeit nach Wetterereignissen, für welche der Deutsche Wetterdienst eine Unwetterwarnung (Stufe 3) herausgegeben hat, eine anlassbezogene Baumschau im Buch durch den Forst der Stadt Wangen veranlasst (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 8., 8.6 dieses Beschlusses).

Die Einwenderin fordert die Gewährleistung, dass der Regenablauf der Schutzmauer in direkter Nähe und der am Wintergarten angrenzenden Treppe sichergestellt wird und dass auch bei sehr starkem Regen nichts durch die Fassade der Garage/Wintergarten, auf die Garage/Wintergarten und aufs Grundstück läuft. Der Vorhabenträger trägt hierzu vor, dass durch die Baumaßnahme die Straße, die straßenbegleitenden Geh- und Radwege sowie Teile des angrenzenden Geländes abgesenkt werden. Dadurch steige das Gelände zum Wintergarten/zur Garage hin an und das Risiko bei Starkregen werde gegenüber der Bestandssituation verringert. Der Regenablauf werde im Zuge der Straßenentwässerung entsprechend der Gefälleneigung/Straßenneigung erfolgen.

Hinsichtlich etwaiger Schäden wird auf die Durchführung des Baubeweissicherungsverfahrens verwiesen (vgl. Nebenbestimmung unter Abschnitt A., V., 5. dieses Beschlusses).

Am 12.03.2025 erfolgte ein Termin zur Einzelerörterung mit der Bevollmächtigten der Einwenderin, auf dessen Protokoll verwiesen wird.

### **5.2.9 Einwender Nr. 1.09**

Die Einwenderin erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

### **5.2.10 Einwender Nr. 1.10**

Die Einwender erhoben für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

### **5.2.11 Einwenderin Nr. 1.11**

Die Einwenderin erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

### **5.2.12 Einwenderin Nr. 1.12**

Die Einwenderin erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

### **5.2.13 Einwenderin Nr. 1.13**

Die Einwenderin erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

### **5.2.14 Einwenderin Nr. 1.14**

Die Einwenderin erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

### **5.2.15 Einwender Nr. 1.15**

Der Einwender hat seine Einwendung vom 23.10.2023 mit E-Mail vom 15.08.2024 zurückgenommen.

### **5.2.16 Einwenderin Nr. 1.16**

Die Einwenderin erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

### **5.2.17 Einwenderin Nr. 1.17**

Die Einwenderin erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

### **5.2.18 Einwenderin Nr. 1.18**

Die Einwenderin erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.19 Einwenderin Nr. 1.19**

Die Einwenderin erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.20 Einwenderin Nr. 1.20**

Die Einwenderin erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.21 Einwenderin Nr. 1.21**

Die Einwenderin erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.22 Einwenderin Nr. 1.22**

Die Einwenderin erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.23 Einwenderin Nr. 1.23**

Die Einwenderin erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.24 Einwenderin Nr. 1.24**

Die Einwenderin erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.25 Einwenderin Nr. 1.25**

Die Einwenderin erhob im Rahmen der Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwenden. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.26 Einwenderin Nr. 1.26**

Die Einwenderin erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwenderin teilte mit Schreiben vom 03.02.2025 mit, dass sich ihre Einwendung nicht erledigt hat, jedoch kein Einzelerörterungstermin erforderlich sei.

#### **5.2.27 Einwenderin Nr. 1.27**

Die Einwenderin erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.28 Einwenderin Nr. 1.28**

Die Einwenderin erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.29 Einwender Nr. 1.29**

Der Einwender erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.30 Einwender Nr. 1.30**

Der Einwender erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.31 Einwender Nr. 1.31**

Der Einwender erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.32 Einwender Nr. 1.32**

Der Einwender erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.33 Einwender Nr. 1.33**

Der Einwender erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.34 Einwenderin Nr. 1.34**

Die Einwenderin erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.35 Einwenderin Nr. 1.35**

Die Einwenderin erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.36 Einwenderin Nr. 1.36**

Die Einwenderin erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwenderin teilte mit E-Mail vom 01.02.2025 mit, dass sich im Hinblick auf die zweite öffentliche Auslegung der ergänzten und geänderten Planunterlagen ihre Einwendung erledigt habe.

#### **5.2.37 Einwender Nr. 1.37**

Die Einwender erhoben für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.38 Einwender Nr. 1.38**

Der Einwender erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.39 Einwender Nr. 1.39**

Der Einwender erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.40 Einwenderin Nr. 1.40**

Die Einwenderin erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.41 Einwenderin Nr. 1.41**

Die Einwenderin erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.42 Einwender Nr. 1.42**

Die Einwender erhoben für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.43 Einwender Nr. 1.43**

Die Einwender erhoben für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.44 Einwenderin Nr. 1.44**

Die Einwenderin erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.45 Einwender Nr. 1.45**

Der Einwender erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.46 Einwenderin Nr. 1.46**

Die Einwenderin erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.47 Einwenderin Nr. 1.47**

Die Einwenderin erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.48 Einwenderin Nr. 1.48**

Die Einwenderin erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwenderin teilte mit Schreiben vom 1.2.2025, dass sich die Einwendung nicht erledigt habe, jedoch kein Termin zur Einzelerörterung erforderlich sei.

#### **5.2.49 Einwender Nr. 1.49**

Die Einwender erhoben für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.50 Einwender Nr. 1.50**

Der Einwender erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwender teilte mit Schreiben vom 01.02.2025 mit, dass sich seine Einwendung zwar nicht erledigt hat, aber ein Termin zur Einzelerörterung nicht erforderlich sei.

#### **5.2.51 Einwenderin Nr. 1.51**

Die Einwenderin erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwenderin teilte mit Schreiben vom 01.02.2025 mit, dass sich die Einwendung nicht erledigt hat, jedoch ein Erörterungstermin nicht erforderlich sei.

#### **5.2.52 Einwender Nr. 1.52**

Die Einwender erhoben für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.53 Einwender Nr. 1.53**

Der Einwender erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.54 Einwenderin Nr. 1.54**

Die Einwenderin erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.55 Einwender Nr. 1.55**

Der Einwender erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.56 Einwender Nr. 1.56**

Der Einwender erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.57 Einwenderin Nr. 1.57**

Die Einwenderin erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.58 Einwender Nr. 1.58**

Der Einwender erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.59 Einwender Nr. 1.59**

Der Einwender erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.60 Einwenderin Nr. 1.60**

Die Einwenderin erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.61 Einwenderin Nr. 1.61**

Die Einwenderin erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.62 Einwender Nr. 1.62**

Die Einwender erhoben für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwender sind zudem als Eigentümer des Flurstücks Nr. 181 unmittelbar durch das Vorhaben betroffen.

Soweit von den Einwendern befürchtet wird, dass durch die Baumaßnahme Schäden an ihrem Gebäude (insb. durch Erschütterungen) entstehen, wird dem Vorhabenträger die Durchführung eines Baubeweissicherungsverfahrens durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen für Schäden an Gebäuden verbindlich auferlegt (vgl. Nebenbestimmung unter Abschnitt A., V., 5. dieses Beschlusses).

Die Einwender regen an, die aktuelle Fußgänger- sowie Radunterführung unter der Bahnlinie bis zur Fertigstellung einer neuen Fußweg- bzw. Radwegverbindung beizubehalten. Dies auch im Hinblick auf den Schülerverkehr. Der Vorhabenträger trägt hierzu vor, dass die bestehende Fußgängerunterführung neben dem Bahnübergang zwar aufgelassen, wird, jedoch bauzeitlich die Führung der Fußgänger durch die bereits bestehende barrierefreie Bahnhofoberführung vorgesehen ist. Der Vorhabenträger sagt zu, die bestehende Fußgängerunterführung so lange bestehen zu lassen, bis der Baufortschritt die Schließung der bestehenden Fußgängerunterführung es erfordert (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 4., 4.1 dieses Beschlusses).

Soweit von Einwenderseite befürchtet wird, dass durch die jahrelange Baustelle und den vermehrten Verkehr die Gesundheit geschädigt, der Schlaf gestört und die Leistungs-, Konzentrations- und Lernfähigkeit beeinträchtigt werden, ist auf die Ergebnisse des Baulärmgutachtens (Planunterlage 17.3) zu verweisen, aus welchen hervorgeht, dass für das Gebäude der Einwender nur mit Überschreitungen der AVV Baulärm Richtwerte in den Bauphasen 3a und in den vorgesehen 4 Nächten der

nächtlichen Bautätigkeit in Bauphase 5b und 5d zu rechnen ist. Die sog. Schwelle zur Gesundheitsgefährdung ist hingegen in keiner Bauphase überschritten. Die Befürchtung der jahrelangen unzumutbaren Verlärmung durch Baulärm ist daher nicht gerechtfertigt. Ergänzend hierzu ist auszuführen, dass für das Gebäude der Einwender im Hinblick auf die Lärmbelastung durch das Vorhaben (nicht durch Baulärm) der Anspruch auf Entschädigung für passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach für die Süd- und Westfassade vom Erdgeschoss bis zum 2. Obergeschoss besteht (vgl. hierzu die Entscheidung unter Abschnitt A., II., 3., 3.1 dieses Beschlusses). Eine Zusage des Vorhabenträgers, die Schallschutzfenster bereits vor Baubeginn einzubauen, ist nicht möglich und für die Planfeststellungsbehörde auch aus nachvollziehbaren Gründen abgelehnt worden, da der Einbau von Schallschutzfenster von mehreren Faktoren abhängt, die nicht unbedingt im Einflussbereich des Vorhabenträgers liegen (beispielsweise Verfügbarkeit der Handwerker). Der Vorhabenträger sagt zu, sich darum zu bemühen, dass die Schallschutzfenster nach Möglichkeit während der Bauzeit eingebaut werden (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 1. dieses Beschlusses). Da die Einwender jedoch nur einen Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen nach Umsetzung der Baumaßnahme aus der 16. BImSchV haben, besteht kein Anspruch darauf, den Einbau vor Beginn der Bauphase einzufordern.

Die Einwender fordern eine Entschädigung hinsichtlich der Verlärmung des Gartens während der Bauzeit: Es sei eine Entschädigung wegen Beeinträchtigung des Lebensumfeldes und Verlust von ihrem Freizeitplatz zu leisten. Hierzu ist auf die Ausführung unter Abschnitt B., VIII., 1., 1.4 z zu verweisen.

Die Einwender fordern zudem, dass der Eingang und die Zufahrt in ihr Grundstück immer sicher und zugänglich sein muss. Der Vorhabenträger erwidert hierzu, dass das Gebäude der Einwender zwar unmittelbar an das vorgesehene Bauende angrenze, jedoch die Zufahrt zum Grundstück bereits außerhalb des Maßnahmenbereichs liege. Eine Zufahrt zum Grundstück sei auch während der Bauzeit grundsätzlich gewährleistet. Der Vorhabenträger sagt zu, die Eigentümer über eventuelle Einschränkungen bei der Zufahrt vorab zu informieren (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 8., 8.7 dieses Beschlusses).

Soweit die Einwender Kritik gegen die geplanten Ampelanlagen erheben, wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B., VII., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.63 Einwender Nr. 1.63**

Der Einwender erhob für die Interessensgemeinschaft „Verkehrsfluss B32“ Einwendungen. Es wird daher auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B., X., 5., 5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.64 Einwender Nr. 1.64**

Die Einwender sind nicht persönlich betroffen. Sie wenden sich gegen die Umleitungsstrecke Fronwiesen.

Es wird daher auf die bereits erfolgten Ausführungen unter Abschnitt B., III., 5., 5.1, 5.1.4 (Umleitungsstrecke Fronwiesen) dieses Beschlusses verwiesen.

#### **5.2.65 Einwender Nr. 1.65**

Die Einwender sind als Eigentümer der Flurstücks Nr. 577/2, welches unmittelbar an der B32 liegt, in eigenen Belangen durch das Vorhaben betroffen. Die Eigentümer betreiben eine Musikschule.

Die Einwender bitten um die Erhöhung der entlang des Grundstücks zu errichtenden Stützmauer, um den Abfall ihres Grundstücks zu reduzieren. Der Vorhabenträger teilt hierzu mit, dass entlang des Flurstücks der Einwender die Stützwand Nr. 1 errichtet werde. Die Stützwand Nr. 1 werde erforderlich, um die Flurstücke Nr. 577/2 und 577/14 gegenüber dem künftig tieferliegenden Gehweg abzustützen und somit die jetzige Bestandssituation des Geländes wiederherzustellen. Eine darüber hinausgehende Erhöhung der Stützwand im Zuge der Maßnahme scheidet aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit aus.

Auf die Frage hin, ob es eine Betonwand werde oder ob auch eine Steinmauer möglich sei, antwortet der Vorhabenträger, dass über die genaue Art der Ausführung nachgelagert zum Planfeststellungsverfahren im Rahmen der Ausführungsplanung entschieden werde.

Die Einwender kritisieren, dass die vorübergehende Inanspruchnahme ihres Flurstücks von 125 m<sup>2</sup> so gestaltet sind, dass vermutlich ihre Parkplätze, die für den Betrieb ihrer Musikschule erforderlich sind, betroffen sind. Der Vorhabenträger hat daraufhin die Inanspruchnahme für die Herstellung der Stützwand Nr. 1 nochmals geprüft und konnte die erforderliche Fläche von 125 m<sup>2</sup> auf 85 m<sup>2</sup> reduzieren. Da die Fläche ausschließlich zur Herstellung der Stützwand benötigt werde, sei eine Nutzung der Fläche während der gesamten Bauzeit nicht erforderlich. Die Parkplätze in Richtung Hans-Schitzer-Weg könnten während der gesamten Bauzeit genutzt werden. Ein Teil des Parkplatzes in Richtung Hinderofenweg werde voraussichtlich für die Herstellung der Stützwand in Anspruch genommen. Der Vorhabenträger sagt verbindlich zu, die Inanspruchnahme des Parkplatzes so gering wie möglich zu halten (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 8., 8.8 dieses Beschlusses).

Hinsichtlich der erbeteten Rücksprache bzgl. der Entfernung von Bewuchs und Bäumen sagt der Vorhabenträger zu, die Einwender vorab zu kontaktieren, sofern ein Entfernen von Bewuchs oder Bäumen erforderlich wird (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 8., 8.8 dieses Beschlusses).

Hinsichtlich der Zufahrt zu den Parkplätzen über den Hinderofenweg teilt der Vorhabenträger mit, dass die Zufahrt zum Hinderofenweg über den Ulrich-Rösch-Weg auch während der Bauzeit bestehen bleibe.

Auf den Vorschlag der Einwender hin, den Hinderofenweg, welcher im unteren Bereich als Einbahnstraße ausgewiesen ist, für Radfahrer vollständig in beide Richtungen freizugeben, erwidert der Vorhabenträger, dass die Stadt Wangen als Untere Verkehrsbehörde für verkehrsrechtliche Anordnungen im Zuge des Hinderofenwegs zuständig sei.

#### **5.2.66 Einwenderin Nr. 1.66**

Die Einwenderin ist als Eigentümer des Flurstücks Nr. 498/7 vom Vorhaben betroffen.

Die Einwenderin rügt, dass in den Planunterlagen bislang nur die geplante Grundstückszufahrt beim Geschäft „Fahrrad Keller“ dargestellt sei, die Zufahrt zum „Rewe“ und die zum „Obergeschoss“ seien nicht dargestellt. Ebenso sei die provisorische Grundstückszufahrt von der Zeppelinstraße auf Grundstück der Einwenderin nicht zu erkennen. Der Vorhabenträger hat hierauf die vorgesehenen Zufahrten von der verlängerten Praßbergstraße zum Lebensmittelladen „REWE“, zum „Obergeschoss“ sowie die provisorischen Grundstückszufahrten von der Zeppelinstraße nachrichtlich in die Planung übernommen.

Die Einwenderin rügt weiterhin, dass in den Plänen Lager- und Baustelleneinrichtungsflächen auf dem Grundstück der Einwenderin dargestellt sind. In einem Termin am 20.10.2022 sei hingegen besprochen worden, dass diese Fläche voraussichtlich nicht als solche zur Verfügung gestellt werden könne. Hierzu ist darauf zu verweisen, dass die Inanspruchnahme der Baustelleneinrichtungsflächen im Zuge der 2. öffentlichen Auslegung der geänderten und ergänzten Planunterlagen entfernt wurde und somit keine Betroffenheit mehr besteht (ersichtlich in Planunterlage 16.1 sowie 10.1).

Weiterhin wird moniert, dass die geplante Bebauung seitens der Einwenderin in den Lärmschutzgutachten nicht berücksichtigt wurde, dies jedoch zwingend erforderlich sei. Der Vorhabenträger erwidert hierauf, dass Grundlage für Berechnungen der schalltechnischen Untersuchungen der aktuelle Bestand der Bebauung darstelle. Bebauungen, die in der Zukunft möglicherweise realisiert werden, könnten hierbei nicht berücksichtigt werden.

#### **5.2.67 Einwender Nr. 1.67**

Die Einwender sind Eigentümer eines in der Bahnhofstraße ansässigen Hotels.

Soweit die Einwendung die Ausbildung der Bahnhofstraße als Sackgasse (auch bereits während der Bauzeit) betrifft, wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B., X., 2. (Umwege) verwiesen.

Soweit die Einwender die Ausbildung der Knotenpunkte als Kreisverkehrsplätze fordern, wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B., VII., 5. dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwender beanstanden, dass es noch keine Verkehrsplanung in der Stadt Wangen gebe, wie es mit der zukünftigen Verkehrsführung im Gebiet rund um die Bahnhofstrasse weitergehe. Eine Zufahrt über die Gegenbaurstrasse sei zwar möglich, aber umständlich und belaste die Anwohner sehr. Sinnvoll wäre es nach Einschätzung der Einwender, die Fahrtrichtung der Schillerstrasse damit "umzudrehen", damit wenigstens der kommende Verkehr zur Bahnhofstrasse gut fließen könne. Die Sperrung der Durchfahrt unter der Bahnunterführung in der Immelmannstraße hingegen stelle für die Einwender eine extreme Verschlechterung der Zufahrt dar und dürfe keinesfalls erfolgen. Der Vorhabenträger entgegnet, dass das Vorhaben mit der Stadt Wangen abgestimmt sei und eine Zufahrt zur Bahnhofstraße künftig über die Gegenbaurstraße, die Immelmannstraße und die Poststraße möglich sein werde. Überdies weist der Vorhabenträger darauf hin, dass für die Änderung der Einbahnstraßenregelung in der Schillerstraße wie auch für verkehrliche Beschränkungen im Zuge der Immelmannstraße die Stadt Wangen i. A. als Untere Straßenverkehrsbehörde zuständig sei.

Die Einwender befürchten eine zusätzliche extreme Lärm- und Abgasbelastung für das Hotel, da das gesamte Adler-Quartier in Zukunft ebenfalls über die Gegenbaurstrasse in die Bahnhofstrasse geleitet werde. Hierzu ist auf das Verkehrsgutachten (Planunterlage 21.1, Abbildung 7.4) hinzuweisen, welches die Befürchtungen der Einwender widerlegt: Infolge der Beseitigung des Bahnübergangs und des Abhängens der Bahnhofstraße ist im Bereich der Bahnhofstraße mit einer Abnahme des Verkehrs um 1.100 Kfz/24h, einschließlich einer Schwerverkehrsabnahme von 50 Kfz/24h, zu rechnen. Zum Schwerverkehr zählen im Übrigen auch die Busse. Eine zusätzliche Lärm- oder Abgasbelastung ist daher nicht gegeben.

Die Einwender tragen vor, dass es durch die neue Zufahrtsstraße (von der Zeppelinstraße kommend weiter in die Praßbergstraße) nachts zu Blendungen in den Zimmern des Hotels kommen werde. Vorgelegt wurde eine Bildaufnahme des Hotels, welches eine Verblendung der oberen Stockwerke des Hotels darstellt. Die Einwender fordern einen Blendschutz, damit die Anwohner und Hotelgäste nicht von dem starken Verkehr geblendet werden.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Örtlichkeiten hinsichtlich des Einwandes der Blendwirkung in Augenschein genommen und hat hierzu folgende Einschätzung vorgenommen: Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (Entfernung der zukünftigen Zufahrtsstraße zum Hotel, dazwischenliegend die Bahnlinie, Bahnsteigbereich und Parkplatz sowie vorhandenen Fahrradstellplätzen) und der straßenrechtlichen Vorgabe, dass Fernlicht nur unter strengen Voraussetzungen innerorts eingesetzt werden darf, ist die Möglichkeit einer etwaigen Blendwirkung durch die Zufahrtsstraße als gering einzuschätzen.

Da eine Blendwirkung durch die Zufahrtsstraße jedoch nicht vollständig ausgeschlossen werden kann und erst nach Inbetriebnahme der Zufahrtsstraße abschließend beurteilt werden kann, ob eine über das normale Maß hinausgehende

Blendwirkung gegeben ist, wurde in diesem Planfeststellungsbeschluss eine Vorbehaltsentscheidung angeordnet (vgl. Entscheidungsvorbehalt unter Abschnitt A., I). Diese ermöglicht eine nochmalige Entscheidung der Planfeststellungsbehörde über die Anordnung konstruktiver Maßnahmen zur Behebung einer etwaigen Blendwirkung. Nach Herstellung der verlängerten Praßbergstraße und deren Inbetriebnahme als bauzeitliche Verkehrsführung wird unter Beteiligung der Einwender und des Vorhabenträgers durch die Planfeststellungsbehörde geprüft, ob eine über das normale Maß hinausgehende, direkte Blendwirkung durch den Verkehr auf der bauzeitlichen Verkehrsführung an der Fassade des Hotels der Einwender entsteht. Bei vorliegender unzumutbarer Blendwirkung ist diese durch konstruktive Maßnahmen seitens des Vorhabenträgers zu beheben.

#### **5.2.68 Einwender Nr. 1.68**

Der Einwender ist Eigentümer des Flurstücks Nr. 168 der Gemarkung Deuchelried. Das Flurstück wird für die Umleitungsstrecke Beutelsau mit 2.534 m<sup>2</sup> bauzeitlich in Anspruch genommen.

Der Einwender wendet sich im Wesentlichen gegen die Inanspruchnahme seines Flurstücks.

Die Inanspruchnahme des Flurstücks des Einwenders umfasst einen 3 m langen Streifen entlang des Argenauweges sowie zwei breitere Streifen im Bereich einer Kurve und zweier vorgesehener Ausweichbuchten. Die Flächen sind für eine temporäre Überbauung zur Verbreiterung des Argenauwegs bzw. als Arbeitsraum für deren Herstellung vorgesehen.

Der temporäre Ausbau des Argenauweges ist zwingend erforderlich für die bauzeitliche Erschließung des Ortsteils Beutelsau. Dort befindet sich ein Holzwerk, welches bislang die Praßbergstraße (K8007) als Anschluss an die B32 und damit das überörtliche Straßennetz für seine Langholztransporte nutzte. Bauzeitlich ist dies aufgrund des Abhängens der Praßbergstraße von der B32 nicht möglich.

Der Vorhabenträger hat hierzu Alternativen geprüft: Eine Zu- und Abfahrt über die K8007 in Richtung Kißlegg und zur Anschlussstelle Wangen-Nord der A96 ist aufgrund dabei auftretender enger Kurvenradien für Langholztransporte nur eingeschränkt möglich. Zwar wiegt eine Inanspruchnahme von privatem Eigentum immer schwer und ist so weit wie möglich planerisch zu vermeiden, jedoch ist vorliegend zu berücksichtigen, dass es sich lediglich um eine zeitlich begrenzte Inanspruchnahme der Flächen handelt: Nach Fertigstellung der Baumaßnahmen werden die betroffenen Bereiche wieder vollständig rückgebaut. Der in diesen Bereichen zuvor eingebaute Schotterunterbau wird wieder entfernt, Oberboden wird aufgebracht und die Ausgangssituation wiederhergestellt. Eine dauerhafte Versiegelung erfolgt dagegen nicht. Der Vorhabenträger hat verbindlich zugesagt, dass hinsichtlich des Auftrags von (neuem) Oberboden eine enge Rücksprache mit dem Einwender erfolgt (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 8., 8.9 dieses Beschlusses).

Zudem handelt es sich lediglich um einen randlichen Streifen sowie um zwei Bereiche, wo der Streifen auf einer Länge von jeweils 70 m auf eine Breite von bis zu 8 m aufgeweitet wird (Ausweichstellen).

Der Vorhabenträger sagt weiterhin verbindlich zu, vom 3 m breiten Streifen zur vorübergehenden Benutzung nur max. 1 m bituminös zu überbauen sowie ein max. 0,5 m breites Bankett herzustellen. Die restliche Streifenbreite zur vorübergehenden Benutzung wird nur als Arbeitsraum und kurzzeitige Zwischenlagerfläche genutzt (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 8., 8.9 dieses Beschlusses).

Weiterhin befürchtet der Einwender die Beeinträchtigung und Überbauung seiner Drainage. Der Vorhabenträger hat die verbindliche Zusage erteilt, den Zustand der Flächen sowohl vorab als auch nach dem erfolgten Rückbau der Ausweichstellen zu dokumentieren. Sollten bei der Herstellung Drainageleitungen beschädigt werden, wird deren Wiederherstellung auf Kosten des Vorhabenträgers zugesagt (vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 8., 8.9 dieses Beschlusses).

Zudem wird die Beeinträchtigung der Zufahrten des Einwenders befürchtet.

Hinsichtlich der Befürchtung, dass die Zufahrten infolge des Mehr-Verkehrs dergestalt beeinträchtigt werden, dass eine Ein- oder Ausfahrt auf das Grundstück des Einwenders nicht mehr unkompliziert möglich sei, erwidert der Vorhabenträger, dass im Argenauweg bauzeitlich mit einer Verkehrszunahme von 900 Kfz/ 24h zu rechnen sei. Demgegenüber nehme die Verkehrsstärke auf der K8007 im Bereich Beutelsau um 400 Kfz/ 24h ab. Die tägliche Gesamtverkehrsstärke des Argenauwegs betrage bauzeitlich 1.500 Kfz, die der K8007 reduziert sich auf 1.900 Kfz. Bei einer angenommenen Spitzenstunde von rund 10 % des Tageswerts entspreche dies 150 Kfz/h bzw. 190 Kfz/h. Folglich sei mit 2-4 Fahrzeugen pro Minute auf beiden Straßen zu rechnen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist daher keine wesentliche Beeinträchtigung der Grundstückszufahrt hinsichtlich der Ein- und Ausfahrt gegeben.

Soweit eine Beeinträchtigungen der Zufahrten in baulicher Hinsicht befürchtet wird, erwidert der Vorhabenträger, dass der bauliche Zustand der Zufahrt im Einmündungsbereich zum Argenauweg durch den Vorhabenträger dokumentiert werde und im Falle zusätzlicher Abnutzung durch den erhöhten Schwerverkehr entstehende Schäden nach Ende der Bauzeit und erfolgtem Rückbau der temporären Überbauung durch den Vorhabenträger beseitigt und ersetzt werden. Die Planfeststellungsbehörde nimmt dies als verbindliche Zusage auf, vgl. Zusage unter Abschnitt A., IV., 8., 8.9 dieses Beschlusses.

Am 12.03.2025 fand mit dem Vertreter des Einwenders eine Einzelerörterung im Rathaus in Wangen i.A. statt, auf dessen Protokoll verwiesen wird.

#### **5.2.69 Einwenderin Nr. 1.69**

Die Einwenderin ist Pächterin der Kleingartenanlage Fronwiesen und schlägt bzgl. der Erschließung vor, die Anfahrt vom Süden (Altstadt - Lindenberg- Lindau) über die Leutkircher Straße bis Kreisel zu führen, von dort nach Beutelsau links in Richtung Fachklinik bis zum Erreichen des Feldweges. Die Anfahrt von Norden kommend (Amtzell - Wittwais- Waltersbühl) könne von der Ravensburger Straße kommend in die Karl-Speidel-Str. abbiegen bis zur Praßbergstraße. Über das Bahngleis in Richtung Beutelsau erreiche man dann den Feldweg. Dieser Weg müsse befahrbar gemacht werden und eine weitere Ausweichmöglichkeit eingerichtet werden als diejenige, die bereits geplant sei. Zu berücksichtigen sei der feuchte Untergrund und dass sich womöglich auf der halben Höhe der Strecke eine Quelle befinde.

Der Vorhabenträger erwidert hierauf, dass die beiden vorgeschlagenen Anfahrtsrouten für die Kleingartenanlage Fronwiesen zum Ortsteil „Burgelitz“ bzw. „Am Vogelherd“ führen, wo der bislang vorhandene Fußweg bauzeitlich ausgebaut werden soll und eine Anbindung an die Fronwiesen sicherstellt. Die vorgesehene Ausweichbucht (sowie der Ausbauquerschnitt) beruhe auf den erfolgten Verkehrszählungen des Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehrs in den Fronwiesen. Die Hinweise zum feuchten Untergrund und einer möglicherweise vorhandenen Quelle werden an das für die Ausführungsplanung zuständige Baureferat in Ravensburg weitergegeben.

#### **5.2.70 Einwender Nr. 1.70**

Der Einwender äußerte sich auf die zweite öffentliche Auslegung der ergänzten und geänderten Planunterlagen dahingehend, dass es keine Radwegverbindung gebe, wenn man aus der Unterstadt kommend in die Praßbergstraße möchte. Es gebe lediglich einen Fußweg mit vier Stufen. Er regte eine Verbreiterung, Abflachung und Entfernung der Stufen hinsichtlich des geplanten Fußweges an.

Der Vorhabenträger erwidert darauf, dass die vom Einwender beschriebene Rampe zwischen der Ravensburger Straße und der Praßbergstraße dem Fußgängerverkehr vorbehalten sei. Eine breitere Rampe mit Freigabe für den Radverkehr sei zwar in einem früheren Planungsstadium vorgesehen gewesen, jedoch hätten sich hier Sicherheitsbedenken ergeben, da der Radverkehr von der Praßbergstraße kommend über die steile Rampe mit potentiell hoher Geschwindigkeit zur Ravensburger Straße hinab gefahren wäre. Durch die von der Ravensburger Straße aus schlechte Einsehbarkeit der Rampe aufgrund der beidseitigen Stützwände hätte ein hohes Kollisionsrisiko mit Fußgängern und Radfahrern bestanden. Eine Abflachung der Rampe scheidet aufgrund der beengten innerstädtischen Platzverhältnisse aus.

In der aktuellen Planung ist stattdessen eine alternative Radverkehrsführung vorgesehen: Der Radverkehr aus der Innenstadt kann über die Ravensburger Straße

bis zum Hans-Schnitzer-Weg fahren. Radverkehr, der aus der Zeppelinstraße kommt, kann direkt in die verlängerte Praßbergstraße abbiegen.

## **6. Hinweis zum Datenschutz**

Im Hinblick auf den Datenschutz wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die öffentlich auszulegende Fassung des Planfeststellungsbeschlusses in anonymisierter Fassung erfolgt, d.h. die Namen und Adressen der jeweiligen Einwender werden durch die Vergabe einer Nummer anonymisiert. Die Einwender können die ihnen zugeteilte Nummer bei der Planfeststellungsbehörde des Regierungspräsidiums Tübingen erfragen.

## **7. Gesamtabwägung und Ergebnis**

Nach der gemäß § 17 Abs. 1 Satz 3 FStrG vorzunehmenden Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen sowie privaten Belangen konnte der Planfeststellungsbeschluss für dieses Vorhaben erlassen werden. Maßgeblicher Zeitpunkt für die von der Planfeststellungsbehörde vorzunehmende Abwägung ist die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses.

Das hier planfestzustellende Vorhaben der Beseitigung des Bahnübergangs im Zuge der Bundesstraße B32 in Wangen i. A. vermag die angestrebte verkehrliche Zielsetzung einer Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit sowie einer Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen zu erfüllen. Andere im Verfahren geprüfte Varianten kamen insbesondere wegen der erheblich umfangreicheren Auswirkungen auf private Belange nicht in Betracht. Der Planung stehen weder Planungsleitsätze noch in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige private oder öffentliche Belange entgegen. Die Planung einschließlich der im Laufe des Verfahrens erfolgten Änderungen tragen den öffentlichen und privaten Belangen, wie sie zum Teil auch Gegenstand von Einwendungen waren, hinreichend Rechnung.

Die Umsetzung des Vorhabens führt zwar zu Eingriffen in Natur und Landschaft sowie den Artenschutz. Das umfassende Vermeidungs- und Kompensationskonzept im Landschaftspflegerischen Begleitplan gewährleistet jedoch, dass die artenschutzrechtlichen sowie naturschutzrechtlichen Anforderungen eingehalten werden. Soweit es hinsichtlich des Schutzgutes Boden zu einem Defizit kommt, wird dies im Rahmen einer Ersatzmaßnahme kompensiert. Soweit sich durch das Vorhaben negative Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild ergeben, werden diese durch umfangreiche Maßnahmen weitestgehend reduziert bzw. kompensiert. Insgesamt verbleiben keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen.

Hinsichtlich der Belange des Immissionsschutzes verkennt die Planfeststellungsbehörde nicht, dass es zu erheblichen bauzeitlichen Beeinträchtigungen infolge von Baulärm kommt. Diesen wird jedoch durch das umfangreiche Maßnahmenkonzept entsprechend Rechnung getragen. Durch das Vorhaben selbst kommt es zu keinen unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen. Soweit es vorhabenbedingt bei einem Gebäude zu Überschreitung der gesetzlichen

Grenzwerte kommt, wird Schallschutz gewährt. Soweit es vorhabenbedingt zu erheblichen Verkehrszuwächsen auf anderen Straßenzügen kommt, wird -soweit dies erforderlich ist- Schallschutz gewährt.

Im Hinblick auf den Belang Luftschadstoffe hat das Vorhaben positive Auswirkungen aufgrund der Verkehrsverflüssigung im Zuge der Beseitigung des Bahnübergangs und der damit verbundenen verminderten Schadstofffreisetzung.

Nicht verkannt wird von der Planfeststellungsbehörde weiterhin, dass Privatpersonen, insbesondere einzelne landwirtschaftliche Betriebe, von dem Vorhaben unmittelbar durch Flächeninanspruchnahmen betroffen werden. Allerdings handelt es sich bei diesen Inanspruchnahmen im Verhältnis der jeweiligen Grundstücksgrößen um einen relativ geringen Umfang der Inanspruchnahme. Die Inanspruchnahme wurde zudem weitestgehend reduziert und ist ausschließlich von temporärem Charakter. Zudem führt dieser Verlust von landwirtschaftlichen Flächen bei keinem Eigentümer oder Pächter zu einer existentiellen Gefährdung seines landwirtschaftlichen Betriebes. Die Beeinträchtigungen für die durch das Vorhaben als Eigentümer oder Pächter von Grundstücken Betroffenen sind insgesamt und auch im Einzelfall zumutbar, sodass dem Vorhaben im Rahmen der Abwägung der Vorzug zu gewähren ist.

Auch im Rahmen einer Gesamtbetrachtung der Inanspruchnahme privater Eigentümer ergibt sich bei keinem der Einwander eine flächenmäßig so massive Inanspruchnahme, dass diese gegenüber der Planung unverhältnismäßig erscheinen würde. Insgesamt bleiben die Eingriffe in privates Eigentum wie auch in Natur und Umwelt so gering wie möglich. Eine andere Planungsvariante, die mit weniger Eingriffen die verfolgten Ziele ebenso gut erreichen würde, drängt sich der Planfeststellungsbehörde nicht auf.

Weitere Belange, die der Realisierung des Vorhabens entgegenstehen würden, sind nicht ersichtlich. Insbesondere werden kommunale Belange oder die verkehrlichen Belange auch nicht in einem Maße beeinträchtigt, dass sie dem Vorhaben entgegenstehen würden.

Es bestehen mithin aus rechtlicher Sicht keine Bedenken gegen die Planfeststellung zur Beseitigung des Bahnüberganges im Zuge der B32 bei Wangen i.A.

Insgesamt kann daher dem Antrag des Vorhabenträgers entsprochen und der Plan mit den Änderungen, die im Laufe des Verfahrens eingearbeitet worden sind, sowie mit den in dieser Entscheidung getroffenen Nebenbestimmungen und Zusagen festgestellt werden.

## **C. Gebühren- und Kostenentscheidung**

Die Kostenentscheidung beruht auf § 4 Abs. 1 Landesgebührengesetz (LGebG). Der Antragsteller ist nach § 10 Abs. 1 LGebG von der Entrichtung einer Gebühr befreit. Die Voraussetzungen des § 10 Abs. 5 LGebG sind nicht gegeben.

Eine Erstattung der den Beteiligten in einem Planfeststellungsverfahren entstandenen Kosten ist gesetzlich nicht vorgesehen. Die den Beteiligten durch ihre Teilnahme am Verfahren erwachsenen Kosten fallen ihnen selbst zur Last. Auch die Aufwendungen für beauftragte Rechtsanwälte oder Sachverständige sind nicht erstattungsfähig. Beim Anhörungsverfahren handelt es sich um ein Verwaltungsverfahren, nicht um ein Vorverfahren im Sinne von §§ 68 ff. VwGO. § 80 LVwVfG ist daher weder unmittelbar noch sinngemäß anwendbar.

## **D. Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg mit Sitz in Mannheim Klage erhoben werden.

Die Klage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gemäß § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden. Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerende einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerende von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

## **E. Hinweise**

Vor dem Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer in Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, die die Befähigung zum Richteramt besitzen, zugelassen; soweit diese Beteiligte sind, können sie sich selbst vertreten. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen. Vor dem Verwaltungsgerichtshof sind auch die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nummer 3 bis 7 der VwGO

bezeichneten Personen und Organisationen als Bevollmächtigte zugelassen. Ergänzend wird auf § 67 Abs. 4 VwGO verwiesen.

Hinweis zum Datenschutz nach § 69 Abs. 2 Satz 4 LVwVfG: Soweit die Kenntnis von in diesem Beschluss nicht angegebenen Daten (z. B. Namen, Anschrift oder von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke von Beteiligten) zur Geltendmachung rechtlicher Interessen erforderlich ist, kann jeder Beteiligte auf schriftlichen Antrag bei der Planfeststellungsbehörde (Regierungspräsidium Tübingen, Referat 24) Auskunft über diese Daten oder darüber, wo das Vorbringen eines anderen Beteiligten abgehandelt ist, erhalten.

Bettina Ebenhoch  
Oberregierungsrätin

**Anlagen****Anlage 1: Im Anhörungsverfahren beteiligte Träger öffentlicher Belange und Naturschutzverbände  
Fehler! Keine gültige Verknüpfung.**

<b>Lfd. Nr.</b>	<b>Name</b>	<b>Adresse</b>
1	Amprion GmbH Betrieb/Projektierung	Robert-Schuman-Straße 7 44263 Dortmund
2	Arbeitsgemeinschaft Fledermausschutz Baden-Württemberg e. V	Mainaustraße 209 h 78464 Konstanz
3	BUND - Regionalverband Bodensee-Oberschwaben	Leonhardstraße 1 88212 Ravensburg
4	Bund für Umwelt und Naturschutz Landesverband Baden-Württemberg e.V.	Marienstraße 28 70178 Stuttgart
5	Bundesamt für Logistik und Mobilität, Außenstelle Stuttgart	Schloßstr. 49 70174 Stuttgart
6	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw) Referat Infra I 3	Postfach 2963 53019 Bonn
7	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben Hauptstelle Dortmund - Sparte Verwaltungsaufgaben - Nebenstelle Düsseldorf	Fontanestr.4 40470 Düsseldorf
8	DB Netz AG Regionalbereich Südwest	Schwarzwaldstraße 86 76137 Karlsruhe
9	DB Regio AG Region Baden-Württemberg	Presselstraße 17 70191 Stuttgart
10	DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH	Karlstraße 31-33 89073 Ulm
11	Deutsche Bahn AG DB Immobilien Region Südwest, Eigentumsmanagement	Gutschstraße 6 76137 Karlsruhe
12	Deutsche Telekom Technik GmbH Technik Niederlassung Südwest PTI 32	Adolf-Kolping-Str. 2-4 78166 Donaueschingen
13	Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart	Olgastraße 13 70182 Stuttgart
14	Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart Sachbereich 6	Olgastraße 13 70182 Stuttgart
15	Gasversorgung Süddeutschland GmbH	Schulze-Delitzsch-Straße 7 70565 Stuttgart
16	Industrie und Handelskammer Bodensee - Oberschwaben	Lindenstraße 2 88250 Weingarten
17	Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg	Büchsenstraße 54 70174 Stuttgart
18	Landesfischereiverband Baden-Württemberg e.V.	Goethestraße 9 70174 Stuttgart
19	Landesjagdverband Baden-Württemberg e.V.	Felix-Dahn-Straße 41 70597 Stuttgart

20	Landesnaturaenschutzverband Baden-Württemberg e.V.	Olgastraße 19 70182 Stuttgart
21	Landesverband Baden-Württemberg des Deutschen Alpenvereins e.V.	Fritz-Walter-Weg 19 70372 Stuttgart
22	Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung Baden-Württemberg e.V.	Am Mühlkanal 25 70190 Stuttgart
23	Landratsamt Ravensburg	Friedenstraße 6 88189 Ravensburg
24	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg Referat 37 (Regionale Schieneninfrastruktur, Eisenbahnwesen)	Dorotheenstraße 8 70173 Stuttgart
25	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg	Wilhelmsplatz 11 70182 Stuttgart
26	NaturFreunde Württemberg Verband für Umweltschutz, sanften Tourismus, Sport und Kultur e.V.	Neue Straße 150 70186 Stuttgart
27	Naturschutzbund Deutschland Landesverband Baden-Württemberg e.V.	Tübinger Straße 15 70178 Stuttgart
28	NetCom BW GmbH	Unterer Brühl 2 73479 Ellwangen
29	Netze BW GmbH Netzentwicklung Projekte – Genehmigungsmanagement Externe Planungsverfahren NETZ TEPM	Schelmenwasenstraße 15 70567 Stuttgart
30	Netze-Gesellschaft Südwest mbH	Nobelstraße 18 76275 Ettlingen
31	Polizeipräsidium Ravensburg	Gartenstraße 97 88212 Ravensburg
32	Regierungspräsidium Freiburg Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau	Albertstraße 5 79104 Freiburg im Breisgau
33	Regierungspräsidium Freiburg Abteilung 8 - Forstdirektion	79095 Freiburg
34	Regierungspräsidium Stuttgart Abteilung 8 - Landesamt für Denkmalpflege	Berliner Straße 12 73728 Esslingen
35	Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 2 Referat 21 - Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz	Im Hause
36	Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 3 - Landwirtschaft, Ländlicher Raum, Veterinär- und Lebensmittelwesen Referat 32	Im Hause
37	Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 3 - Landwirtschaft, Ländlicher Raum, Veterinär- und Lebensmittelwesen Referat 33	Im Hause
38	Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 5 - Umwelt Referat 51 - Recht und Verwaltung	Im Hause
39	Regionalverband Bodensee-Oberschwaben	Hirschgraben 2 88214 Ravensburg
40	Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Landesverband Baden-Württemberg e.V.	Königstraße 74 70597 Stuttgart

41	Schwäbischer Albverein e.V.	Hospitalstraße 21b 70174 Stuttgart
42	Stadt Wangen im Allgäu	Marktplatz 1 88239 Wangen im Allgäu
43	Süddeutsche Wohnen GmbH	Katherinenstraße 20 70182 Stuttgart
44	terranets bw GmbH	Am Wallgraben 135 70565 Stuttgart
45	Thüga Energienetze GmbH	Bahnhofstraße 104 67105 Schifferstadt
46	Transnet BW GmbH	Pariser Platz Osloer Str. 15-17 70173 Stuttgart
47	Unfallversicherung Bund und Bahn Standort Stuttgart	Im Kaisemer 5 70191 Stuttgart
48	Vereinigung Natürlich für's Allgäu und Baden- Württemberg	Enkenhofener Str. 6 88316 Isny-Beuren
49	Vermögen und Bau Baden-Württemberg Amt Ravensburg	Minneggstraße 1 88214 Ravensburg
50	Vodafone BW GmbH Zentrale Planung	Postfach 102028 34020 Kassel