



**Baden-Württemberg**

REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN

Referat 24, Recht, Planfeststellung

Az.: 24-2 / 0513.2-20 A 8 Doppelanschluss Ulm-West

## **Planfeststellungsbeschluss**

**vom 14. Oktober 2015**

**zum sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8  
mit Doppelanschlussstelle Ulm-West/Ulm-Nord  
sowie einer Querspange zum Gewerbegebiet Mergelgrube  
und dem Ausbau des Eiselauer Wegs zwischen  
zwei neuen Kreisverkehrsplätzen**

## **A. Entscheidung**

### **1. Feststellung des Plans**

Der Plan zum sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 von Bau-km 40+275 (= Betriebs-km 123,651) bis Bau-km 41+500 (= Betriebs-km 122,426) mit Doppelanschlussstelle Ulm-West/Ulm-Nord sowie einer Querspange zum Gewerbegebiet Mergelgrube und dem Ausbau des Eiselauer Wegs zwischen den beiden für den Doppelanschluss herzustellenden Kreisverkehrsplätzen einschließlich aller sonstigen durch das Vorhaben verursachten und in den Plänen enthaltenen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen (insbesondere hinsichtlich der Gestaltung von Knotenpunkten sowie bei der Anpassung von Leitungen und Zufahrten) wird nach § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) und nach §§ 37f. des Straßengesetzes für Baden-Württemberg (StrG) i. V. m. §§ 72ff. des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG) und §§ 3ff. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) festgestellt. Damit wird zugleich der Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Tübingen vom 12. November 2008 für die ICE-Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, PFA 2.3 (Albhochfläche) - NBS - und den Ausbau der BAB A 8 Karlsruhe-München, Abschnitt Hohenstadt - Ulm-West - BAB - im Bereich von Bau-km 40+275 (= Betriebs-km 123,651) bis Bau-km 41+111 (= Betriebs-km 122,815) nach § 17d FStrG i. V. m. § 76 Abs. 1 LVwVfG geändert. Für den Übergangszeitraum bis zum weiteren Ausbau der BAB A 8 ab Betriebs-km 122,426 in Richtung Osten wird der Plan von Bau-km 41+300 (= Betriebs-km 122,626) bis Bau-km 41+500 (= Betriebs-km 122,426) entsprechend dem Lageplan in Planunterlage 7 Plan 1b festgestellt.

Die Planfeststellung umfasst insbesondere den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 ab der bisherigen Anschlussstelle Ulm-West von Bau-km 40+275 in Richtung Osten bis Bau-km 41+500 bis zur vorhandenen Straßenunterführung der L 1165. Zudem umfasst die Planfeststellung den Neubau des Anschlusses Ulm-Nord an die BAB A 8 in der Ausgestaltung als Doppelanschluss Ulm-West/Ulm-Nord; der Anschluss Ulm-Nord erfolgt an den Eiselauer Weg über Verbindungsrampen und jeweils einen Kreisverkehrsplatz nördlich und südlich der BAB A 8 einschließlich eines Ausbaus des Eiselauer Wegs zwischen diesen beiden Kreisverkehrsplätzen. Vom nördlichen Kreisverkehrsplatz abgehend wird nördlich parallel zur BAB A 8 entlang des Geländes des dortigen Containerterminals über die Bahnlinie Stuttgart-Ulm hinweg eine Querspange zum Gewerbegebiet Mergelgrube geführt. Die Planfeststellung umfasst insbesondere auch den Landschaftspflegerischen Begleitplan und die darin enthaltenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen, die artenschutzrechtlich veranlassten Maßnahmen sowie die Maßnahmen zum Lärmschutz sowie die in den Plänen enthaltenen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen wie Leitungen, insbesondere an einer zu verlegenden Gasfernleitung DN 500 (Schwabenleitung).

## 2. Weitere Entscheidungen

1. Für die in Planunterlage 11.1.2 in Plan 1 aufgeführten Fassaden mit den in diesem Plan 1 angegebenen Immissionsorten Nr. 1, 3, 22, 54, 77, 79, 85 und 90 wird - soweit diesen Fassaden eine schutzbedürftige und zulässige Büro- oder Wohnnutzung zuzuordnen ist - nach Maßgabe der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) sowie ergänzend nach Maßgabe der entsprechend anwendbaren Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) dem Grunde nach ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt. Soweit bei diesen Gebäuden der Tageslärmgrenzwert überschritten wird, wird bei einem Anspruch auf Kostenerstattung auch eine Außenwohnbereichsentschädigung nach Maßgabe der VLärmSchR 97 umfasst.

2. Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird festgesetzt, dass die nördlich und südlich entlang der A 8 mit dem Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Tübingen vom 12.11.2008 hinsichtlich des sechsstreifigen Ausbaus der A 8 planfestgestellten Lärmschutzwände zwischen der Anschlussstelle Ulm-West und der Brücke der A 8 über die Bahnlinie Stuttgart-Ulm ersatzlos entfallen; dies gilt einschließlich der Reststücke dieser Lärmschutzwände, die an der Anschlussstelle Ulm-West über den von der jetzigen Planfeststellung erfassten Bereich hinausreichen, d. h. die westlich vom jetzigen Planbereich befindlichen Reststücke dieser Lärmschutzwände mit einer Länge von ca. 135 m nördlich und ca. 140 m südlich der A 8.

3. Die Vorhabenträger haben die Trinkwasserleitung des Zweckverbands Wasserversorgung Ulmer Alb (ZWV) im Bauabschnitt BA 6.4 (mit Verlauf dieser Leitung von der Straße Himmelweiler bis zur A 8, anschließend kurzem zur A 8 parallelem Verlauf dieser Leitung und anschließend Querung der A 8 mit dieser Leitung bei ca. Bau-km 40+400 sowie die Verlegung in Richtung Norden des nördlich der A 8 gelegenen Betriebsschachts) einschließlich sonstiger Anlagenbestandteile, die zum Bauabschnitt BA 6.4 gehören, zu beachten.

4. Die bislang vorgesehene und mit Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Tübingen vom 12.11.2008 planfestgestellte Querung der A 8 mit einer Trinkwasserleitung des Zweckverbands Wasserversorgung Ulmer Alb bei Bau-km 40+300 entfällt und wird ersetzt durch die Querung bei ca. Bau-km 40+400.

5. Die auf den Seiten 60 und 61 des Planfeststellungsbeschlusses des Regierungspräsidiums Tübingen vom 12.11.2008 für die ICE-Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, PFA 2.3 (Albhochfläche) - NBS - und den Ausbau der BAB A 8 Karlsruhe-München, Abschnitt Hohenstadt - Ulm-West - BAB - zum Denkmalschutz angeführten Nebenbestimmungen gelten räumlich auch für die Bereiche, die

über die räumlichen Grenzen des von der Planfeststellung nach dem Beschluss vom 12.11.2008 erfassten Bereichs hinausgehen und die erstmals mit diesem jetzigen Beschluss in den überplanten Bereich einbezogen werden.

6. Mit diesem Planfeststellungsbeschluss werden nach Maßgabe der Planunterlagen die vorhabenbedingten Eingriffe in die nach § 30 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) und § 33 des Naturschutzgesetzes (NatSchG) gesetzlich geschützten Biotope Nr. 2813, 2814 und 2818 (jeweils Feldhecken) auf dem Gebiet der Stadt Ulm zugelassen.

7. Die Erlaubnis nach Nummer 4.1.1 der weiteren Entscheidungen auf Seite 35 sowie nach Nummer 7.2 BAB Nummer 1 der Nebenbestimmungen auf Seite 53 des vorgenannten Planfeststellungsbeschlusses des Regierungspräsidiums Tübingen vom 12.11.2008 wird auf das hinsichtlich der Parallelfahrbahnen sowie Teile der Verbindungsrampen im Zusammenhang mit dem Doppelanschluss Ulm-West/Ulm-Nord anfallende und gesammelte Straßenoberflächenwasser erstreckt.

8. Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird die Erlaubnis für das Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers der A 8 von Bau-km 41+060 bis Bau-km 41+500 in die beiden nördlich und südlich der A 8 vorgesehenen Versickerbecken (von ca. Bau-km 41+350 bis ca. Bau-km 41+480) und damit dessen Beseitigung durch Versickerung in das Grundwasser nach § 8, § 9 Abs. 1 Nr. 4 und § 12 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) erteilt. Zugleich wird entsprechend dem Charakter der Interimslösung die Erlaubnis zur Einleitung des gesammelten Straßenoberflächenwassers der A 8 von Bau-km 41+060 bis Bau-km 41+500 in die beiden nördlich und südlich der A 8 vorgesehenen Versickerbecken (von ca. Bau-km 41+350 bis ca. Bau-km 41+480) befristet bis zur Inbetriebnahme des endgültigen Entwässerungssystems entlang der A 8 mit Weiterleitung bis zum AK Ulm/Elchingen und von dort entlang der A 7 bis zur Einleitung in die Donau.

9. Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird soweit für das nördlich der A 8 von ca. Bau-km 41+350 bis ca. Bau-km 41+480 vorgesehene Versickerbecken erforderlich Befreiung von den Verboten der Wasserschutzgebietsverordnung zum Wasserschutzgebiet Donauried-Hürbe erteilt.

10. Die LBP-Maßnahme 1 A CEF ist nach Maßgabe des auf Grund der Ergebnisse des Untersuchungsberichts vom 14.09.2015 geänderten Maßnahmenblatts durchzuführen.

11. Die ursprünglich geplante LBP-Maßnahme 2 E entfällt; diesbezügliche Darstellungen in den Planunterlagen sind gegenstandslos. Wegen des sich daraus ergebenden Kompensationsdefizits ist entweder der LBP-Maßnahmenplan entsprechend zu ergänzen oder es ist eine entsprechende Ausgleichsabgabe festzusetzen. Diese Ergänzung des LBP-Maßnahmenplans oder die Festsetzung einer Ausgleichsabgabe bleibt einer ergänzenden Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde vorbehalten. Den Vorhabenträgern wird nach § 74 Abs. 3 LVwVfG aufgegeben, die zu

dieser Ergänzung oder Festsetzung erforderlichen Planunterlagen der Planfeststellungsbehörde rechtzeitig vor Inbetriebnahme dieser hier planfestgestellten Vorhaben vorzulegen, damit über die vollständige naturschutzrechtliche Kompensation nach § 15 Abs. 2 BNatSchG oder die Festsetzung einer Ausgleichsabgabe nach § 15 Abs. 6 BNatSchG entschieden werden kann.

### 3. Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst die folgenden vom Regierungspräsidium Tübingen, Referat 44 (Straßenplanung) und von der Stadt Ulm als Vorhabenträger vorgelegten Planunterlagen einschließlich der im Laufe des Verfahrens erfolgten Änderungen und Ergänzungen:

<u>Unterlage</u>	<u>Bezeichnung</u>	<u>Maßstab</u>	<u>Datum</u>
<b><u>Ordner 1</u></b>			
1 und 1a	Erläuterungsbericht  mit Aktualisierung der Verkehrsprognose Doppelanschluss BAB 8 / Ulm-West (05.03.2014) sowie Sicherheitsaudit von November 2012 mit Stellungnahme zum Sicherheitsaudit (ohne Datum)		02.02.2015/  11.09.2015
2	Übersichtskarte	1:100.000	ohne Datum
3	Übersichtslageplan	1:10.000	02.02.2015
6	Regelquerschnitte		
	Plan 1 Straßenquerschnitt BAB A 8	1:50	02.02.2015
	Plan 2 Regelquerschnitt Verbindungsrampen	1:50	02.02.2015
	Plan 3 RQ Kreisverkehrsplatz Nord	1:50	02.02.2015
	Plan 4 RQ Achse 250 - Eiselauer Weg	1:50	02.02.2015
	Plan 5 RQ Achse 400 - Zufahrt „GWG Mergelgrube“	1:50	02.02.2015
	Plan 6 RQ Kreisverkehrsplatz Süd	1:50	02.02.2015
7	Lagepläne		
	Plan 1aa	1:1.000	11.09.2015

Plan 1b Lageplan Prov. Anschluss an Bestand	1:1.000	02.02.2015
Plan 2 Lageplan Teil 1	1:500	02.02.2015
Plan 3 Lageplan Teil 2	1:500	02.02.2015

## **Ordner 2**

8	Höhenpläne		
	Plan 1 Höhenplan BAB A 8	1:10.000/1:100	02.02.2015
	Plan 2 LS Achse 250 - Eiselauer Weg	1:500/1:50	02.02.2015
	Plan 3 LS Achse 400 - Zufahrt „GWG Mergelgrube“	1:500/1:50	02.02.2015
10.2	Bauwerkskizzen		
	Blatt Nr. 1 Brückenskizze BW1	1:100/1:200	02.02.2015
	Blatt Nr. 2 Brückenskizze BW27	1:250/1:100/1:50	02.02.2015
	Blatt Nr. 3 Brückenskizze BW28	1:250/1:150	02.02.2015
11.1.1	Ergebnisse Schalltechnischer Untersuchungen mit Anlage vom 30.09.2015 Gutachterliche Aussage über die Notwendigkeit von passivem Lärmschutz an Gebäuden		02.02.2015
11.1.2	Schallimmissionspläne		
	Plan 1 Schallimmissionsplan	1:1.000	02.02.2015
	Plan 2 ÜLP Isophone Nacht	1:10.000	02.02.2015
	Plan 3 ÜLP Isophone Tag	1:10.000	02.02.2015
11.1.3	Emissionspegelberechnung		ohne Datum
11.2	Luftschadstoffuntersuchung		02.02.2015

## **Ordner 3**

12.1.1	Umweltverträglichkeitsstudie Erläuterungsbericht		02.02.2015
12.1.2	Allgemeinverständliche Zusammenfassung der Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß § 6 UVPG		02.02.2015
12.2.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan		02.02.2015

Erläuterungsbericht mit Anhang I Maßnahmenblätter,  
Anhang II Kostenschätzung und Anhang III Fachbeitrag Artenschutz  
sowie Anhang Kontrolle von Zauneidechsenvorkommen im Zuge des  
Ausbaus der A 8 DAS Ulm-West/Ulm-Nord

12.2.2.1	Mensch, Landschaft, Erholung, Kulturgüter-Bestandsplan	1:5.000	02.02.2015
12.2.2.2	Mensch, Landschaft, Kulturgüter - Bewertungs- und Konfliktplan	1:5.000	02.02.2015

#### **Ordner 4**

12.2.3.1	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt-Bestandsplan	1:5.000	02.02.2015
12.2.3.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt - Bewertungs- und Konfliktplan	1:5.000	02.02.2015
12.2.4.1	Boden - Bestandsplan	1:5.000	02.02.2015
12.2.4.2	Boden - Bewertungs- und Konfliktplan	1:5.000	02.02.2015
12.2.5.1	Klima/Luft, Wasser - Bestandsplan	1:5.000	02.02.2015
12.2.5.2	Klima/Luft, Wasser - Bewertungs- und Konfliktplan	1:5.000	02.02.2015
12.2.6	Maßnahmenübersichtsplan	1:25.000	02.02.2015
12.2.7.1a	LBP Maßnahmenplan	1:1.000	24.09.2015
12.2.7.2	LBP Maßnahmenplan	1:1.000	02.02.2015
12.2.7.3	entfällt		
12.2.7.4	LBP Maßnahmenplan	1:1.000	02.02.2015

#### **Ordner 5**

13	Ergebnisse Wassertechnischer Untersuchungen		02.02.2015
14.1	Grunderwerbspläne		
	Plan 1 Grunderwerb Übersicht	1:25.000	02.02.2015
	Plan 2a Lageplan Grunderwerb	1:1.000	11.09.2015
	Plan 3 Grunderwerbsplan Maßnahme Jungingen	1:1.000	02.02.2015
	Plan 4 Grunderwerbsplan Maßnahme Bernstadt	1:1.000	02.02.2015

14.2a	Grunderwerbsverzeichnis		11.09.2015
15.1a	Bauwerksverzeichnis		11.09.2015
15.2	Charakteristische Querprofile		
	Blatt Nr. 1 BAB A 8 (Achse 8) Km 40+600.000	1:200	ohne Datum
	Blatt Nr. 2 BAB A 8 (Achse 8) Km 41+140.000	1:200	ohne Datum
	Blatt Nr.3 BAB A 8 (Achse 8) Km 41+380.000	1:200	ohne Datum
16.1.1	Wegweisungs-Konzept (nur zur Information)	1:10.000	02.02.2015
16.1.2	Beschilderungsplan (nur zur Information)	1:25	02.02.2015
16.2	Bestandsleitungsplan Plan 1a	1:1.000	11.09.2015

#### 4. Nebenbestimmungen

1. Soweit das Militärstraßengrundnetz durch das Vorhaben betroffen wird, sind die Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge RABS einzuhalten.

2. Hinsichtlich der im Bereich des Eiselauer Wegs zwischen der A 8 und dem geplanten nördlichen Kreisverkehrsplatz vorhandenen Erdgas-, Trinkwasser-, 10 kV- und 1 kV-Netzleitungen der Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm Netze GmbH sind die dort geplanten Pflanzungen neuer Bäume so durchzuführen, dass keine dieser Leitungen im Bereich dieser Bäume verläuft. Soweit die geplanten Regeneinlaufgräben oder Regenauffangbecken mit einer dieser Leitungen unvereinbar sind, sind diese Leitungen insoweit zu verlegen und sind diese Verlegungen mit der Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm Netze GmbH im Rahmen der Ausführungsplanung abzustimmen.

3. Hinsichtlich vorhabenbedingt betroffener Kabel und Leitungen der DB Netz AG und der Vodafone GmbH ist deren Kabeleinweisung LST zu beachten. Falls erforderlich, ist der jeweilige Kabelkanal für die Dauer der Arbeiten abzudecken oder sonst zu schützen.

4. Um hinsichtlich der Sicherheit der zu verlegenden Gasfernleitungsanlagen der terranets bw GmbH auszuschließen, dass diese neuen, südlich der A 8 verlegten Anlagen durch die aus dem Dammbereich der A 8 am südlichen Böschungsfuß im Bereich von ca. Bau-km 40+550 bis ca. Bau-km 40+750 auftretenden Scherkräfte sowohl im Betrieb als auch im Aufgrabungsfall bei Reparaturmaßnahmen beeinträchtigt werden, haben die Vorhabenträger in einer Baugrunduntersuchung nachzuweisen, dass keine solchen Scherkräfte auftreten, die die dortigen neuen Gasfernleitungsanlagen im Betrieb oder im Aufgrabungsfall beeinträchtigen; falls diese Baugrunduntersuchung ergibt, dass es zu Beeinträchtigungen kommen kann, haben die Vorhabenträger diejenigen technischen Vorkehrungen zu treffen, die erforderlich sind, damit keine solchen scherkraftbedingten Be-

eintrüchtigungen bei den dortigen neuen Gasfernleitungsanlagen im Betrieb oder im Aufgrabungsfall auftreten können; für den Fall, dass in diesem Zusammenhang zusätzliche Anordnungen zu treffen sind, behält sich die Planfeststellungsbehörde die Entscheidung hierüber nach § 74 Abs. 3 LVwVfG vor.

5. Innerhalb des Schutzstreifens der verlegten Gasfernleitung der terranets bw GmbH dürfen keine Bäume, tiefwurzelnden Sträucher oder sogenannte Flächendecker gepflanzt werden.

6. Die Baufeldfreimachung, Baumfällarbeiten und der Rückschnitt von Gehölzen dürfen insbesondere zum Schutz von Vögeln nur in der Zeit vom 01. Oktober bis zum 28. Februar zu erfolgen.

7. Zum Schutz von Insekten sind für die Beleuchtung der Baustellenflächen Natriumdampf-Niederdrucklampen oder andere vergleichbar geeignete Beleuchtungssysteme zu verwenden.

8. Boden ist durch fachgerechten Abtrag, Zwischenlagerung und Wiederverwertung des Oberbodens gemäß DIN 18915 schonend zu behandeln. Dabei ist insbesondere nach Maßgabe von DIN 19731 Folgendes zu beachten:

Pflanzenaufwuchs ist durch Roden oder Abmähen zu entfernen.

Oberboden ist bei geeignetem Feuchtezustand und entsprechender Mindestfestigkeit abzutragen.

Oberboden ist in Mieten mit einer maximalen Höhe von 2 m zwischenzulagern.

Mieten mit einer Lagerungsdauer von mehr als sechs Monaten sind mit tief wurzelnden, winterharten und stark Wasser zehrenden Pflanzen (z. B. Luzerne, Waldstauden-Roggen, Lupine, Ölrettich) zu begrünen.

Oberboden ist bei geeignetem Feuchtezustand und entsprechender Mindestfestigkeit wieder aufzutragen.

Nachsorgemaßnahmen bei landwirtschaftlicher Wiedernutzung sind durchzuführen und zu überwachen. Dabei ist insbesondere zu beachten der Anbau von mehrjährigen, tief wurzelnden Pflanzen (z. B. Luzerne über einen Zeitraum von drei Jahren) als erste Folgeflur zur Gefügestabilisierung, danach die ganzjährige Begrünung durch Zwischenfruchtanbau sowie den Anbau von Hackfrüchten und Mais nicht vor dem sechsten Folgejahr.

9. Auf bauzeitlich beanspruchten Böden sind ortsfremde Materialien zu entfernen und Verdichtungen des Bodens zu lockern. Der Oberboden ist möglichst am gleichen Standort sowie im Regelfall in ursprünglicher Mächtigkeit aufzutragen.

10. Bodenaushübe sind unter Beachtung von § 12 der Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchV) und DIN 19731 auf Verwertungsseignung zu überwachen.

Werden bei den Aushubarbeiten Bodenverunreinigungen (Müllrückstände, Bodenverfärbungen, auffälliger Geruch oder Ähnliches) festgestellt, ist die jeweils örtlich zuständige untere Bodenschutz- und Altlastenbehörde bei der Stadt Ulm oder dem Landratsamt Alb-Donau-Kreis unverzüglich zu benachrichtigen, damit diese die ggf. erforderlichen Maßnahmen zum fachgerechten Umgang mit den Bodenverunreinigungen festlegen kann. Dies gilt insbesondere bei Aushubarbeiten im Bereich der Altlastenverdachtsfläche 02104 Himmelweiler auf Gemarkung Lehr im Bereich der Stadt Ulm sowie der Altlastenverdachtsfläche 00740 Himmelweiler auf Gemarkung Dornstadt im Alb-Donau-Kreis.

Wird Bodenmaterial aus Altlastenverdachtsbereichen entnommen und soll dieses Material im Sinne von § 12 BBodSchV in den Boden auf- oder eingebracht werden, sind Untersuchungen dieses Materials in Abstimmung mit der jeweils örtlich zuständigen unteren Bodenschutz- und Altlastenbehörde bei der Stadt Ulm oder dem Landratsamt Alb-Donau-Kreis durchzuführen. Das Auf- oder Einbringen in den Boden ist grundsätzlich nicht zulässig, wenn Schadstoffgehalte die Vorsorgewerte nach Anhang 2 Nr. 4 BBodSchV überschreiten. Bei landwirtschaftlicher Folgenutzung ist zusätzlich zu beachten, dass die Schadstoffgehalte in der entstandenen durchwurzelbaren Bodenschicht 70% der Vorsorgewerte nicht überschreiten dürfen.

Bei der Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht sind die Anforderungen nach § 12 BBodSchV einzuhalten. Dies gilt nicht nur, wenn bei der Herstellung dieser Bodenschicht Oberbodenmaterial verwendet wird, sondern auch dann, wenn zu dieser Herstellung kulturfähiges Unterbodenmaterial verwendet wird.

11. Zur Vermeidung und Minimierung von Schadstoffeinträgen in Boden und Wasser ist auf den fachgerechten Umgang mit Treibstoffen, Öl- und Schmierstoffen und Ähnlichem sowie auf die fachgerechte und regelmäßige Wartung von Maschinen während der Bauzeit zu achten.

12. Die im Erläuterungsbericht des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) (Planunterlage 12.2.1) in dessen Maßnahmenblättern im Anhang I Maßnahmenblätter enthaltenen LBP-Maßnahmen sind mit den in diesen Maßnahmenblättern zu den einzelnen Maßnahmen jeweils aufgeführten Maßgaben durchzuführen, soweit nachfolgend nichts Abweichendes festgesetzt ist.

Die LBP-Maßnahme 1 A CEF ist in der nach dem Untersuchungsbericht vom 14.09.2015 geänderten Deckblatt-Fassung des Maßnahmenblattes durchzuführen.

Die LBP-Maßnahmen 2 A und 1 E sind entgegen den Angaben in den jeweiligen Maßnahmenblättern in Anhang I Maßnahmenblätter im Landschaftspflegerischen Begleitplan in Planunterlage 12.2.1 nicht vorgezogen vor Baubeginn durchzuführen.

Bei der LBP-Maßnahme 2 A ist entgegen dem Maßnahmenblatt die Düngung nicht vollständig einzustellen, sondern es ist eine ca. 2-jährliche schwache Düngung im Sinne einer Erhaltungsdüngung, die den nach der Extensivierung erreichten Nährstoffgehalt im Boden erhält, durchzuführen.

13. Zur rechtlichen Sicherung der Kompensationsmaßnahmen 1 A CEF (hinsichtlich der 0,350 ha großen Flächen für das Ersatzhabitat für Zauneidechsen), 2 A und 1 E werden die Vorhabenträger

verpflichtet, die dingliche Sicherung dieser Kompensationsmaßnahmen mit einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit auf den für die Umsetzung dieser Maßnahmen benötigten Flächen nach Maßgabe einer Einigung mit dem jeweiligen Grundstückseigentümer herbeizuführen.

14. Bei LBP-Maßnahme 1 S ist der Schutzzaun während der Bauzeit zu unterhalten. Bei den LBP-Maßnahmen 1 G, 2 G, 3 G, 3 M, 4 M, 5 M und 6 M wird jeweils eine Entwicklungspflege von 3 Jahren festgesetzt. Bei den LBP-Maßnahmen 1 M und 2 M wird jeweils eine Fertigstellungspflege von 1 Jahr festgesetzt. Bei LBP-Maßnahme 1 A CEF sind die Flächen für das Habitat für Zauneidechsen permanent zu unterhalten, der Schutzzaun ist während der Bauzeit zu unterhalten. Die LBP-Maßnahme 2 A ist permanent zu unterhalten. Soweit ein Unterhaltungszeitraum festgesetzt ist, beginnt dieser Zeitraum mit dem jeweiligen Abschluss der erstmaligen Herstellung des unterhaltungsbedürftigen Zustands bei den einzelnen LBP-Maßnahmen.

15. Während der Bauausführung hat eine qualifizierte ökologische Baubegleitung zu erfolgen, mit der insbesondere die räumliche, zeitliche und fachliche Einhaltung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan festgesetzten Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen sowie der artenschutzrechtlich veranlassten Maßnahmen naturschutzfachlich begleitet und überwacht wird und mit der Konflikte zwischen bautechnischen Erfordernissen und Natur- und Artenschutzbelangen bewältigt werden sollen.

Die mit der qualifizierten ökologischen Baubegleitung beauftragte Stelle sowie die Beauftragung sind rechtzeitig vor Baubeginn der Stadt Ulm sowie dem Landratsamt Alb-Donau-Kreis jeweils als untere Naturschutzbehörde mitzuteilen. Diese beauftragte Stelle hat mindestens halbjährlich eine Informations- und Dokumentationspflicht gegenüber der jeweils zuständigen unteren Naturschutzbehörde und kann diese jederzeit über gravierende naturschutzfachliche Schwierigkeiten unterrichten.

In der Beauftragung ist mit der mit der qualifizierten ökologischen Baubegleitung beauftragten Stelle zu vereinbaren, dass diese regelmäßig alle vier Wochen und im Übrigen bei Bedarf in der Bauzeit auf den Baustellen (insbesondere bei der Baustelleneinrichtung und bei Baubeginn) anwesend zu sein hat. Sofern - etwa in den Wintermonaten - keine Bautätigkeit stattfindet, kann von einer Anwesenheit der beauftragten Stelle abgesehen werden.

16. Der Straßenbauverwaltung wird gemäß § 2 Abs. 3 Satz 2 der Kompensationsverzeichnisverordnung (KompVzVO) auferlegt, der unteren Naturschutzbehörde für jede Kompensationsmaßnahme die Angaben nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 8 KompVzVO elektronisch aus dem Straßenkompensationsflächenkataster (SKoKa) direkt zu übermitteln und der Planfeststellungsbehörde die übermittelten Daten nachrichtlich zu überlassen.

17. Die Bestimmungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) sind zu beachten. Zudem haben die Vorhabenträger sicherzustellen, dass die Baustellen so geplant, eingerichtet und betrieben werden, dass Geräusche, Erschütterungen, Staub und sons-

tige Emissionen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Ferner haben die Vorhabenträger sicherzustellen, dass nur Bauverfahren und Baumaschinen eingesetzt werden, die dem Stand der Technik, insbesondere den Vorgaben der 32. BImSchV entsprechen.

18. Bei den beiden nördlich und südlich der A 8 vorgesehenen Versickerbecken (von ca. Bau-km 41+350 bis ca. Bau-km 41+480) muss deren Oberboden eine Mächtigkeit von mindestens 30 cm aufweisen. Zudem muss im Bereich dieser beiden Versickerbecken der vorhandene gering durchlässige Untergrund erhalten bleiben und darf dort kein Austausch gegen stärker durchlässiges Material vorgenommen werden.

Zum Rückbau dieser beiden Versickerbecken wird festgesetzt, dass dieser Rückbau der Stadt Ulm als untere Wasserbehörde 6 Monate vorher mitzuteilen ist, dass die Rückbaumaßnahmen in Plänen darzustellen und zu beschreiben sind und dass beim Rückbau die schützende Deckschicht erhalten oder wiederhergestellt werden muss.

19. Hinsichtlich des bei der nördlichen und der südlichen Verbindungsrampe der Anschlussstelle Ulm-Nord sowie beim Eiselauer Weg zwischen den beiden Kreisverkehrsplätzen anfallenden Straßenoberflächenwassers, das durch Versickerung beseitigt wird, ist das Niederschlagswasser, soweit es nicht in die Kanalisation eingeleitet wird, ungesammelt breitflächig über standfeste Bankette und bewachsene Böschungen zu versickern, wobei die Mächtigkeit des bewachsenen Bodens im Versickerungsbereich mindestens 30 cm aufweisen muss; das Fortleiten oder Versickern von gesammeltem Niederschlagswasser in Mulden oder Gräben ist bei bewachsenem Boden mit mindestens 30 cm Mächtigkeit zulässig.

20. Hinsichtlich der sechsstreifigen Fahrbahn der A 8 ist von Bau-km 40+275 bis Bau-km 41+500 ein lärmindernder Asphaltbelag (bituminöser Fahrbahnaufbau mit einer Deckschicht aus Splittmastixasphalt) mit einer lärmindernden Wirkung von -2 dB(A) zu verwenden. Sollte ein anderer Fahrbahnaufbau gewählt werden, ist dabei in jedem Fall eine Fahrbahnoberfläche mit einer lärmindernden Wirkung von mindestens -2dB(A) zu verwenden.

## **5. Zusagen**

Die folgenden Zusagen der Straßenbauverwaltung und der Stadt Ulm als Vorhabenträger werden für verbindlich erklärt und sind einzuhalten (die Gliederungs-Angaben beziehen sich auf die Gliederung der Begründung dieses Beschlusses):

Zu 6.2.5:

1. Die Vorhabenträger sagen zu, bei Gehölzpflanzungen und Einsaat von Landschaftsrasen Pflanzen und Saatgut aus gesicherter regionaler Herkunft (Naturraum) zu verwenden und die Herkunft der Pflanzen und Samen nachzuweisen sowie Informationen zu Gehölzen dem Merkblatt 4, Landschaftspflege „Gebietsheimische Gehölze“ der LUBW zu entnehmen.
2. Die Vorhabenträger sagen zu, bei der Anlage von Grünland und ökologisch wirksamem Verkehrsbegleitgrün das Ansaatverfahren im Rahmen der Ausführungsplanung mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.
3. Die Vorhabenträger sagen zu, mit der Umsetzung der im LBP enthaltenen Kompensationsmaßnahmen möglichst frühzeitig zu beginnen und diese Maßnahmen spätestens ein Jahr nach Inbetriebnahme der Straßenbaumaßnahmen fertig zu stellen und anschließend eine Schlussabnahme mit der jeweils zuständigen unteren Naturschutzbehörde durchzuführen.
4. Die Vorhabenträger sagen zu, bezüglich der Ausgleichs-, Ersatz- und CEF-Maßnahmen Erfolgskontrollen 2 und 5 Jahre nach der Schlussabnahme durchzuführen und entsprechende Berichte den jeweils zuständigen unteren Naturschutzbehörden vorzulegen. Die Vorhabenträger sagen zudem zu, den für die dauerhafte Pflege hinsichtlich der LBP-Maßnahme 1 A CEF Verantwortlichen der zuständigen unteren Naturschutzbehörde zu benennen.
5. Die Vorhabenträger sagen zu, die jeweils zuständige untere Naturschutzbehörde bei der Aufstellung des Landschaftspflegerischen Ausführungsplans und bei der Umsetzung der in den vorstehenden Nummern 1 bis 4 aufgeführten Zusagen zu beteiligen.
6. Die Vorhabenträger sagen zu, die jeweils zuständige untere Bodenschutzbehörde bei der Aufstellung des Landschaftspflegerischen Ausführungsplans insbesondere hinsichtlich der im LBP enthaltenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu beteiligen.

Zu 6.6:

Die Vorhabenträger sagen zu, die Stadt Ulm als untere Wasserbehörde frühzeitig bei der Ausführungsplanung hinsichtlich der beiden nördlich und südlich der A 8 vorgesehenen Versickerbecken (von ca. Bau-km 41+350 bis ca. Bau-km 41+480) zu beteiligen.

Zu 7.1:

1. Die Vorhabenträger sagen zu, dass die Zufahrtsmöglichkeit zu den nördlich der A 8 gelegenen Gewerbegebieten jederzeit über den Eiselauer Weg oder die neue Querspange Mergelgrube si-

chergestellt wird. Für den Fall, dass sich im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung die Möglichkeit für die Umleitung von Verkehr in Richtung Nordwesten nach Dornstadt - insbesondere ohne Nutzung der tonnagebegrenzten Brücke über die B 10 - ergeben sollte, sagen die Vorhabenträger zu, sich insoweit rechtzeitig vorher mit der Gemeinde Dornstadt abzustimmen.

2. Die Vorhabenträger sagen zu, dass die Gemeinde Dornstadt hinsichtlich ihrer vom Vorhaben betroffenen Leitungen und Kanäle im Rahmen der Bauvorbereitung benachrichtigt wird und dass die jeweils erforderlichen Maßnahmen zur Umverlegung bzw. Sicherung der jeweiligen Leitung oder des jeweiligen Kanals so frühzeitig wie möglich mit der Gemeinde Dornstadt abgestimmt werden.

Zu 7.1 und zu 7.2:

Die Vorhabenträger sagen zu, während der Bauzeit die Erreichbarkeit der noch landwirtschaftlich genutzten Flächen zu gewährleisten.

Zu 7.2:

1. Die Vorhabenträger sagen zu, landwirtschaftliche Nutzflächen, Drainagen, Gräben, Zäune, Grenzzeichen und Wege zeitnah wiederherzustellen, sofern und soweit diese durch vorhabenbezogene Bauarbeiten mehr als nur unerheblich beeinträchtigt oder beschädigt werden.

2. Die Vorhabenträger sagen zu, dass im Rahmen der Straßenentwässerung bei den jetzigen Vorhaben kein belastetes Oberflächenwasser auf angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen versickert wird.

3. Die Vorhabenträger sagen zu, den einzelnen betroffenen Landwirten auf deren Anforderung hin die genauen Aufmaße der jeweils von ihnen bewirtschafteten und vorhabenbedingt beanspruchten Flächen zu ermitteln und zur Verfügung zu stellen.

Zu 7.6:

1. Die Stadt Ulm sagt als einer der beiden Vorhabenträger zu, dass die dingliche Sicherung hinsichtlich der für den Schutzstreifen der zu verlegenden Gasleitung der terranets bw GmbH benötigten Flächen, die sich im Eigentum der Stadt Ulm befinden oder von der Stadt Ulm erworben werden, erfolgen wird.

2. Die Vorhabenträger sagen zu, dass die verlegte Gasfernleitung der terranets bw GmbH im Bereich von Bauwerk BW 27 so weit abgerückt verlaufen wird, dass es zu keinen Beeinträchtigungen

der Gasfernleitungsanlagen in technischer oder rechtlicher Hinsicht durch das Brückenbauwerk BW 27 kommt.

3. Die Vorhabenträger sagen zu, die vorhabenbedingt erforderliche Zuwegung zu den vorhandenen und zu verlegenden Gasfernleitungsanlagen sowie den gesamten Bauablauf rechtzeitig mit der terranets bw GmbH abzustimmen.

4. Die Vorhabenträger sagen hinsichtlich der vom Vorhaben betroffenen Gasfernleitung und der parallel dazu verlegten Telekommunikationskabel der terranets bw GmbH zu, dass der Leitungsträger im Rahmen der Bauvorbereitung benachrichtigt wird und dass die jeweils erforderlichen Maßnahmen für die Umverlegung bzw. Sicherung der jeweiligen Leitungen so frühzeitig wie möglich mit dem Leitungsträger abgestimmt werden.

5. Die Vorhabenträger sagen zu, die allgemein gültigen Auflagen und Technischen Bedingungen der terranets bw GmbH in Bezug auf Gasfernleitungsanlagen einzuhalten und zu beachten. Sollte dies im Ausnahmefall nicht möglich sein, sagen die Vorhabenträger zu, sich rechtzeitig vorher mit der terranets bw GmbH abzustimmen.

6. Die Vorhabenträger sagen zu, dass die Verlegung der Gasfernleitungsanlagen der terranets bw GmbH aus Sicherheitsgründen vor Durchführung anderer Bauarbeiten im Zusammenhang mit den jetzigen Straßenbauvorhaben erfolgen wird. Ebenso sagen die Vorhabenträger zu, den Zeitraum von April bis September eines Jahres für die Durchführung der Umlegungsmaßnahmen an der Gasfernleitung einzuhalten.

7. Die Vorhabenträger sagen in Bezug auf die vorhandene Gasfernleitung der terranets bw GmbH nördlich der A 8, die nach der Verlegung nicht mehr benötigt wird, für den jetzigen Planfeststellungsbereich von Bau-km 40+275 bis Bau-km 41+500 zu, dass diese dort vorhandenen Gasfernleitungsanlagen vollständig entfernt werden, soweit einem solchen Rückbau keine sonstigen Belange entgegenstehen.

Zu 7.7:

1. Die Vorhabenträger sagen zu, sich hinsichtlich des Bauabschnitts 7.1 der Trinkwasserleitung des Zweckverbands Wasserversorgung Ulmer Alb (ZVV) (die vom nördlich der A 8 gelegenen Betriebsschacht nördlich der A 8 parallel zur A 8 bis zur L 1165 verläuft) im Rahmen der Ausführungsplanung zum jetzigen Straßenbauvorhaben mit dem Zweckverband und erforderlichenfalls mit der terranets bw GmbH abzustimmen.

2. Die Vorhabenträger sagen zu, die Anschlüsse für das aus der Straßenentwässerung anfallende Wasser an öffentliche Kanäle der Entsorgungs-Betriebe der Stadt Ulm (EBU) im Zuge der Ausführungsplanung mit der EBU abzustimmen sowie diese Anschlüsse nach der Baufertigstellung durch die EBU abnehmen zu lassen.

3. Die Vorhabenträger sagen hinsichtlich vom Vorhaben betroffener Leitungen der Deutsche Telekom Technik GmbH, der Interoute Germany GmbH, der NGN Fiber Network KG, der Verizon Deutschland GmbH, der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH und der GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH & Co. KG zu, dass der jeweilige Leitungsträger im Rahmen der Bauvorbereitung benachrichtigt wird und dass die jeweils erforderlichen Maßnahmen für die Umverlegung bzw. Sicherung der jeweiligen Leitungen so frühzeitig wie möglich mit dem jeweiligen Leitungsträger abgestimmt werden.

4. Die Vorhabenträger sagen zu, bei der Netze BW GmbH Unterlagen zur genauen Lagebestimmung der Kabel der Netze BW GmbH im vom Vorhaben betroffenen Bereich rechtzeitig anzufordern.

5. Die Vorhabenträger sagen zu, die Hinweise in dem „Merkblatt zum Schutz unserer Telekommunikationsanlagen“ der Interoute Germany GmbH zu beachten.

6. Die Vorhabenträger sagen zu, sicherzustellen, dass die bauausführenden Unternehmen die Kabelschutzanweisungen der Verizon Deutschland GmbH beachten.

7. Die Vorhabenträger sagen zu, dass die Trasse der LWL-Kabelanlage der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH im vom Vorhaben betroffenen Bereich frei zugänglich sein wird und von Bäumen und Sträuchern freigehalten wird.

8. Die Vorhabenträger sagen zu, die „Anweisung zum Schutz von Kabelschutzrohranlagen mit einliegenden Lichtwellenleiterkabeln“ der GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH & Co. KG grundsätzlich zu beachten; sollte dies im Ausnahmefall nicht möglich sein, sagen die Vorhabenträger zu, dieses Unternehmen rechtzeitig vorher zu informieren und sich mit diesem abzustimmen.

Zu 7.8:

1. Die Vorhabenträger sagen hinsichtlich vom Vorhaben betroffener Leitungen der DB Netz AG und der Vodafone GmbH zu, dass der jeweilige Leitungsträger im Rahmen der Bauvorbereitung benachrichtigt wird und dass die jeweils erforderlichen Maßnahmen für die Umverlegung bzw. Sicherung

rung der jeweiligen Leitungen so frühzeitig wie möglich mit dem jeweiligen Leitungsträger abgestimmt werden.

2. Die Vorhabenträger sagen zu, dass hinsichtlich der beiden Überführungen Bauwerk BW 1 und BW 28 über die Bahnstrecke Stuttgart-Ulm jeweils der Berührungsschutz nach 3 Ebs 02.05.19 und 3 Ebs 02.05.34 geplant wird und dass jeweils eine Bügelanschlagschiene nach 3 Ebs 15.01.44 berücksichtigt wird.

3. Die Vorhabenträger sagen zu, dass die Baumaßnahmen hinsichtlich der beiden Straßenüberführungen Bauwerk BW 1 und BW 28 über die Bahnstrecke Stuttgart-Ulm frühzeitig mit der DB Netz AG, Regionalbereich Südwest, abgestimmt werden. Hinsichtlich dieser Baumaßnahmen sagen die Vorhabenträger weiter zu: die Abstimmung einer Betriebs- und Bauanweisung (Betra); eine Ortsbegehung vor Baubeginn; eine feldseitig angebrachte feste Absperrung an den Gleisen gegen die Gefahren aus dem Bahnbetrieb; die Sicherung der Gleise vor den Bauarbeiten; bei Arbeiten im Druckbereich der Gleise die Sicherung der Gleise mit einem zugelassenen und statisch nachgewiesenen Verbau; die Vermeidung von Unfallgefahren für den Zugverkehr beim Rückbau und Neubau der Straßenüberführungen (entweder durch Gleissperrungen oder durch einen zugelassenen und geerdeten Verbau/Arbeitsbühne); nach Möglichkeit der Rückbau der alten Fundamente der bestehenden Straßenüberführung der A 8; die Sicherung der parallel verlaufenden Tiefenentwässerungen am Gleis TS-TU und TU-TS und nach dem eventuellen Rückbau der vorgenannten alten Fundamente die Verlegung der Tiefenentwässerung im gleichen Abstand zur weiterführenden Entwässerung; die Durchführung einer Krananweisung im Falle des Einsatzes eines Krans für den Bau der Straßenüberführungen; die Sicherung und ggf. die Neuerstellung des vorhandenen Lärmschutzwalls in Richtung Ulm (rechts der Bahn); keine Lagerung von Aushub auf Bahngrund; die Ausrichtung von Lichtquellen und Baustellenbeleuchtungen, dass keine Blendwirkung für das Fahrpersonal entsteht; nach Fertigstellung der beiden Straßenüberführungen Bauwerk BW 1 und BW 28 die Aktualisierung der vorhandenen Pläne im ISD- und IZP-Plan Portal.

4. Die Vorhabenträger sagen zu, den Zugang zum Terminal des Umschlagbahnhofs Ulm-Dornstadt der Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene - Straße (DUSS) mbH während der Durchführung der Baumaßnahmen durchgängig zu gewährleisten und die Bauphasenplanung mit der DUSS frühzeitig abzustimmen.

## **6. Entscheidung über die Einwendungen**

Die in diesem Verfahren vorgebrachten Einwendungen, Einsprüche und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht mit diesem Planfeststellungsbeschluss entsprochen wird oder sie sich nicht anderweitig erledigt haben.

Soweit die Einwendungen nicht in Abschnitt 8.3 der Begründung ausdrücklich bei den jeweiligen einzelnen Einwendern inhaltlich behandelt werden, erfolgt - aus Gründen der Vereinfachung und des Sachzusammenhangs - die Befassung mit dem Inhalt der Einwendungen im thematischen Zusammenhang mit den allgemeinen Ausführungen zu den einzelnen Themen in den vorherigen Abschnitten der Begründung. Dies gilt insbesondere für Einwendungen, mit denen Fragen zur Betroffenheit mit Lärm im Bereich des Ulmer Stadtteils Jungingen angesprochen worden sind.

## **7. Kostenentscheidung**

1. Diese Entscheidung ergeht gebührenfrei. Die Festsetzung der Erstattung von Auslagen bleibt vorbehalten.
2. Die Vorhabenträger tragen die Kosten dieses Planfeststellungsverfahrens. 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 (§ 17b Abs. 1 Nr. 2, § 22 Abs. 4 FStrG i. V. m. § 53b Abs. 7 StrG i. V. m. § 3 Nr. 2 der Verordnung der Landesregierung und des Innenministeriums über Zuständigkeiten nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Eisenbahnkreuzungsgesetz) den vorliegenden Plan zum sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 mit Doppelanschlussstelle Ulm-West/Ulm-Nord sowie einer Querspange zum Gewerbegebiet Mergelgrube und dem Ausbau des Eiselauer Wegs zwischen den beiden neuen Kreisverkehrsplätzen einschließlich der Folgemaßnahmen mit den aufgeführten weiteren Entscheidungen, Nebenbestimmungen und Zusagen festgestellt. Das Vorhaben ist im Hinblick auf die mit ihm verfolgten planerischen Zielsetzungen gerechtfertigt und steht in Einklang mit zwingendem, der Abwägung nicht zugänglichem Recht. Nach Abwägung sämtlicher öffentlicher und privater Belange untereinander und gegeneinander kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass das von der Straßenbauverwaltung und der Stadt Ulm als Vorhabenträger geplante, vorgenannte Vorhaben verwirklicht werden kann.

### **1. Verfahren**

Mit Schreiben vom 09.02.2015 beantragten das Referat 44 des Regierungspräsidiums Tübingen für die Straßenbauverwaltung und die Stadt Ulm als Vorhabenträger beim Regierungspräsidium Tübingen als Planfeststellungsbehörde die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens zum sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 mit Doppelanschlussstelle Ulm-West/Ulm-Nord sowie einer Querspange zum Gewerbegebiet Mergelgrube und dem Ausbau des Eiselauer Wegs zwischen den beiden neuen Kreisverkehrsplätzen nach § 17 FStrG und §§ 37f. StrG.

Soweit es durch dieses Straßenbauvorhaben zu notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen (insbesondere hinsichtlich der Gestaltung von Knotenpunkten sowie bei der Anpassung von Leitungen und Zufahrten) kommt, werden diese nach § 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG mit diesem Planfeststellungsbeschluss mit festgestellt.

Mit Schreiben vom 12.02.2015 erfolgte die Anhörung der Träger öffentlicher Belange sowie die Beteiligung der anerkannten Naturschutzverbände. Sie erhielten jeweils Gelegenheit, bis zum 07.04.2015 eine Stellungnahme zum Vorhaben abzugeben. Einwendungen konnten von diesen Stellen bis zum 07.04.2015 erhoben werden.

Die ortsübliche Bekanntmachung der Planauslegung erfolgte am 19.02.2015 im Amtsblatt der Stadt Ulm und des Alb-Donau-Kreises, am 20.02.2015 in den Dornstadter Nachrichten der Gemeinde Dornstadt und im Amtsblatt der Gemeinde Bernstadt sowie am 05.03.2015 im Mitteilungsblatt der Gemeinden Asselfingen und Rammingen.

Die Planunterlagen lagen vom 23.02.2015 bis einschließlich 23.03.2015 bei der Stadt Ulm sowie bei den Gemeinden Dornstadt und Bernstadt zur allgemeinen Einsichtnahme während der Dienststunden aus. Bei der Gemeinde Rammingen lagen die Planunterlagen vom 09.03.2015 bis einschließlich 08.04.2015 zur allgemeinen Einsichtnahme während der Dienststunden aus.

Die nicht ortsansässigen Betroffenen wurden über die öffentliche Auslegung mit Schreiben der Stadt Ulm vom 19.02.2015, der Gemeinde Dornstadt vom 23.02.2015 und der Gemeinde Bernstadt vom 18.02.2015 benachrichtigt.

Es wurde Gelegenheit gegeben, bis einschließlich 07.04.2015 Einwendungen gegen den Plan zu erheben. Hinsichtlich der Auslegung in der Gemeinde Rammingen wurde Gelegenheit gegeben, bis einschließlich 22.04.2015 Einwendungen gegen den Plan zu erheben. Es sind 2 Einzel-Einwendungen mit 2 Einwendern eingegangen.

Zudem ist eine Unterschriftenliste mit insgesamt 931 Unterschriften eingegangen. Von diesen 931 Unterschriften war nur bei 124 Unterschriften eine als hinreichend vollständig wertbare Anschrift mit angegeben. In Anwendung von § 17 Abs. 2 Satz 3 LVwVfG werden diese 124 Unterschriften, die eine als hinreichend vollständig wertbare Anschrift aufweisen, als wirksame Einwendung gewertet, die anderen 807 Unterschriften werden danach insoweit als gleichförmige Eingaben unberücksichtigt gelassen.

Diese Vorgehensweise ist nach dem Ermessen der Planfeststellungsbehörde angemessen, da es einerseits für eine hinreichende Unterstützung eines inhaltlichen Anliegens wenigstens der Angabe von Namen und Anschrift bedarf. Andererseits wäre eine Benachrichtigung zu den 807 Unterschriften ohne eine hinreichend vollständig wertbare Anschrift mit einem unverhältnismäßigen Ermittlungs- und Bearbeitungsaufwand verbunden gewesen. Zudem ist insbesondere mit der Berücksichtigung von 124 Unterschriften als Einwendungen auch sichergestellt, dass eine Befassung mit dem inhaltlichen Anliegen der Unterschriftenliste im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens erfolgt, so dass die mit der Unterschriftenliste vorgebrachten Belange im Ergebnis auch nicht unberücksichtigt bleiben.

Keiner der Unterzeichner der Unterschriftenliste ist mit Namen, Beruf und Anschrift als Vertreter bezeichnet, so dass nach § 17 Abs. 1 LVwVfG keiner der Unterzeichner als Vertreter gelten kann. Ein Vorgehen nach § 18 Abs. 1 LVwVfG war nicht angezeigt, da es bei der Gesamtzahl von 931 Unterschriften, von denen bei 807 Unterschriften keine Anschrift vorhanden ist, sich als völlig unverhältnismäßig und technisch mangels erkennbaren Ansprechpartnern kaum durchführbar darstellt, dass die Planfeststellungsbehörde die Unterzeichner auffordern soll, einen gemeinsamen

Vertreter zu bestellen, zumal eine ordnungsgemäße Durchführung dieses Planfeststellungsverfahrens weiterhin gewährleistet ist. Auch hier gilt, dass zudem insbesondere mit der Berücksichtigung von 124 Unterschriften als Einwendungen auch sichergestellt ist, dass eine Befassung mit dem inhaltlichen Anliegen der Unterschriftenliste im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens erfolgt, so dass die mit der Unterschriftenliste vorgebrachten Belange im Ergebnis auch nicht unberücksichtigt bleiben.

Insbesondere die rechtzeitig erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 28.07.2015 in der Ulmer Alb-Halle in Ulm-Jungingen mit Einwendern und Trägern öffentlicher Belange erörtert.

Da mehr als 50 Benachrichtigungen vorzunehmen gewesen wären, wurde nach § 73 Abs. 6 Satz 4 und 5 LVwVfG dieser Erörterungstermin zuvor durch öffentliche Bekanntmachung im Staatsanzeiger als amtlichem Veröffentlichungsblatt des Regierungspräsidiums Tübingen am 17.07.2015 sowie zusätzlich in der Schwäbischen Zeitung (im Raum Alb-Donau/Ehingen/Laupheim) und der Südwest Presse Ulm am 18.07.2015 als örtlichen Tageszeitungen, die in dem Bereich verbreitet sind, in dem sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird, bekannt gemacht. Die beteiligten Träger öffentlicher Belange und Verbände, die eine Stellungnahme mit inhaltlichen Bedenken oder Anregungen abgegeben haben, wurden mit Schreiben vom 15.07.2015 von dem Erörterungstermin benachrichtigt. Zudem erfolgten Bekanntmachungen in den Amtsblättern, nämlich am 16.07.2015 im Amtsblatt der Stadt Ulm und des Alb-Donau-Kreises, am 17.07.2015 in den Dornstadter Nachrichten der Gemeinde Dornstadt und dem Amtsblatt der Gemeinde Bernstadt sowie am 16.07.2015 im Mitteilungsblatt der Gemeinden Asselfingen und Rammingen.

Zum Verlauf des Erörterungstermins am 28.07.2015 wird auf die Niederschrift Bezug genommen.

Nach § 78 Abs. 1 LVwVfG gilt, dass dann, wenn mehrere selbständige Vorhaben, für deren Durchführung Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben sind, derart zusammentreffen, dass für diese Vorhaben oder für Teile von ihnen nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist, für diese Vorhaben oder für deren Teile nur ein Planfeststellungsverfahren stattfindet. Vorliegend treffen einerseits das Vorhaben der Straßenbauverwaltung für einen sechsstreifigen Ausbau der A 8 von Bau-km 40+275 bis Bau-km 41+500 mit Doppelanschlussstelle Ulm-West/Ulm-Nord, das nach § 17 FStrG planfestgestellt wird, und andererseits das Vorhaben der Stadt Ulm mit dem Bau einer Querspange vom nördlich der A 8 gelegenen Kreisverkehrsplatz und dem Ausbau des Eiselauer Wegs zwischen den beiden neuen Kreisverkehrsplätzen, das nach § 37 StrG planfestgestellt wird, zusammen. Der Ausbau des Eiselauer Wegs zwischen den beiden neuen Kreisverkehrsplätzen, die zur Anbindung der Verbindungsrampen von der A 8 an den Eiselauer Weg vorgesehen sind, steht in untrennbarem Zusammenhang mit der Schaffung der neuen Doppelanschlussstelle Ulm-West/Ulm-Nord, da mit diesem Ausbau in Verbindung mit den beiden neuen Kreisverkehrsplätzen die Leistungsfähigkeit und die Anbindung des nachgeordneten Straßennetzes im Ulmer Norden mit direktem Anschluss des Containerbahnhofs und der dortigen Gewerbegebiete an die A 8 erheblich verbessert

wird. Die Querspange Mergelgrube knüpft nicht nur an den neuen nördlichen Kreisverkehrsplatz an, sondern der Bau der Überführung der A 8 wie auch dieser Querspange über die Bahnlinie Stuttgart-Ulm (BW 1 und BW 28) ist wegen der räumlichen Nähe aufeinander abgestimmt durchzuführen; zudem dient diese zuerst zu bauende Querspange während der Bauzeit beim Kreuzungsbauwerk A 8/Eiselauer Weg (BW 27) für die nördlich der A 8 gelegenen Gewerbegebiete als Umleitungsstrecke. Vor diesem Hintergrund liegt bei den beiden verfahrensgegenständlichen, grundsätzlich auch je für sich durchführbaren Vorhaben der Straßenbauverwaltung und der Stadt Ulm nicht nur ein zeitliches, sondern auch ein räumlich-funktionales Zusammentreffen vor, was einen gesteigerten Koordinierungsbedarf im Hinblick auf die erforderliche Abstimmung der Baumaßnahmen und der engen räumlichen Verflechtung mit sich bringt und die Notwendigkeit einer einheitlichen Entscheidung begründet.

Da das Vorhaben der Straßenbauverwaltung gegenüber dem Vorhaben der Stadt Ulm schon wegen des deutlich größeren Umfangs einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt (insbesondere hinsichtlich Natur- und Artenschutz einschließlich der Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen, aber auch wasserrechtlicher Belange), richten sich gemäß § 78 Abs. 2 Satz 1 LVwVfG Zuständigkeiten und Verfahren nach den Rechtsvorschriften über das Planfeststellungsverfahren, das für die Anlagen des Vorhabens der Straßenbauverwaltung vorgeschrieben ist. Demzufolge kommt in diesem Planfeststellungsverfahren hinsichtlich Zuständigkeiten und Verfahren § 17 FStrG i. V. m. §§ 72ff. LVwVfG zur Anwendung; §§ 37f. StrG werden insoweit verdrängt.

## **2. Planungsgegenstand**

Gegenstand der Planung ist der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 auf einer Länge von 1.225 m von Bau-km 40+275 (= Betriebs-km 123,651) bis Bau-km 41+500 (= Betriebs-km 122,426) mit Ausbau der bestehenden Anschlussstelle Ulm-West an der BAB A 8/B 10 zur Doppelanschlussstelle (DAS) Ulm-West/Ulm-Nord mit zusätzlichem Anschluss am Eiselauer Weg. In dem 836 m langen Abschnitt von Bau-km 40+275 (= Betriebs-km 123,651) bis Bau-km 41+111 (= Betriebs-km 122,815) wird mit der jetzigen Planung die mit Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Tübingen vom 12.11.2008 für die ICE-Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, PFA 2.3 (Albhochfläche) - NBS - und den Ausbau der BAB A 8 Karlsruhe-München, Abschnitt Hohenstadt - Ulm-West - BAB - festgestellte Planung geändert. Für den 389 m langen Abschnitt von Bau-km 41+111 (= Betriebs-km 122,815) bis Bau-km 41+500 (= Betriebs-km 122,426) erfolgt erstmals eine Planung für den dortigen sechsstreifigen Ausbau der A 8. Dabei erfolgt die Planung von Bau-km 41+300 (= Betriebs-km 122,626) bis Bau-km 41+500 (= Betriebs-km 122,426) für den Übergangszeitraum bis zum weiteren Ausbau der BAB A 8 ab Betriebs-km 122,426 in Richtung Osten entsprechend dem Lageplan in Planunterlage 7 Plan 1b, um die übergangsweise Anbindung an den vierstreifigen Bestand der A 8 ab Betriebs-km 122,426 sicherzustellen. Mit dem weiteren Ausbau der A 8 ab Betriebs-km 122,426 in Richtung Osten erfolgt auch der sechsstreifige Ausbau zwischen Betriebs-km

122,626 und 122,426 entsprechend dem Lageplan in Planunterlage 7 Plan 1a. Mit der Beendigung des provisorischen Übergangszustands werden auch die in Höhe von ca. Bau-km 41+350 bis ca. Bau-km 41+480 nördlich und südlich der A 8 vorgesehenen beiden Versickerungsbecken wieder zurückgebaut.

Im Zusammenhang mit der Doppelanschlussstelle sind Parallelfahrbahnen zur A 8 als Verflechtungs- bzw. Ein-/Ausfahrtstreifen mit einer Länge von ca. 1.240 m vorgesehen. Dem Ausbau der A 8 liegt als Straßenquerschnitt ein RQ 36 zugrunde, der im Anschlussstellenbereich im Wesentlichen beidseits um Seitentrennstreifen mit 3,50 m und Parallelfahrbahnen mit bis zu 7,50 m (je nachdem, ob mit 2 Fahrstreifen oder mit 1 Fahrstreifen und 1 Seitenstreifen ausgebildet) ergänzt wird. Außerhalb des Anschlussbereichs verringert sich der Gesamtquerschnitt.

Mit dem neuen Anschluss am Eiselauer Weg werden die nördlich und südlich dieser Doppelanschlussstelle befindlichen Gewerbegebiete von Ulm und Dornstadt ebenso wie der dortige Containerbahnhof unmittelbar an die A 8 angebunden. Die beiden von der A 8 zum Eiselauer Weg führenden Anschlussrampen mit einer Länge von ca. 385 m werden nördlich und südlich der A 8 jeweils mit einem Kreisverkehrsplatz am Eiselauer Weg angebunden. Der nördliche Kreisverkehrsplatz mit einem Außendurchmesser von 70,0 m ist 6-armig geplant (mit Anschluss der Anschlussrampe von und zur A 8, des Eiselauer Wegs, der Querspange Mergelgrube, des Containerbahnhofs, der künftigen Verlängerung des Eiselauer Wegs/Albrecht-Berblinger-Straße und der Straße Himmelweiler). Der südliche Kreisverkehrsplatz mit einem Außendurchmesser von 38,0 m ist 4-armig geplant (mit Anschluss der Anschlussrampe von und zur A 8, des Eiselauer Wegs nördlich und südlich des Kreisverkehrsplatzes und der Straße Im Lehrer Feld). Die Anschlussrampen erhalten jeweils eine Fahrbahnbreite von 12,00 m (2 Fahrstreifen mit jeweils 2 Randstreifen) mit zusätzlichem Mitteltrennstreifen von 2,00 m und Banketten von zusammen 5,50 m Breite.

Der Eiselauer Weg wird zwischen den beiden für den Doppelanschluss herzustellenden Kreisverkehrsplätzen mit einem am westlichen Rand parallel geplanten, 2,50 m breiten Geh- und Radweg auf einer Länge von ca. 375 m ausgebaut. Die Breite der Fahrbahn beträgt 7,00 m, der Bankette der Fahrbahn 3,00 m, der Bankette des Geh- und Radwegs 1,00 m und der Entwässerungsmulde 1,50-2,75 m. Bei der Unterführung des Eiselauer Wegs unter der A 8 bei Bauwerk BW 27 ergibt sich ein engerer Querschnitt.

Die geplante Querspange Mergelgrube verläuft vom Anschluss an den nördlichen Kreisverkehrsplatz zunächst südlich in Richtung A 8 und biegt dort nach Osten ab mit parallelem Verlauf nördlich der A 8. Nach Querung der Bahnlinie Stuttgart-Ulm mit Bauwerk BW 1 schließt diese Querspange nach ca. 100 m an eine vorhandene Straße im dortigen Gewerbegebiet an. Diese Querspange weist im Wesentlichen eine Breite der Fahrbahn von 7,00 m, des nördlich verlaufenden kombinierten Geh- und Radwegs von 3,00 m und des Banketts von 1,50 m auf.

Als Bauwerke sind BW 27 als Autobahnbrücke zur Unterführung des Eiselauer Wegs, BW 28 als Autobahnbrücke zur Unterführung der Bahnlinie Stuttgart-Ulm sowie BW 1 als Brücke der Querspange Mergelgrube zur Unterführung der Bahnlinie Stuttgart-Ulm geplant. BW 28 und BW 1 liegen unmittelbar parallel nebeneinander.

Zwischen dem nördlich der A 8 verlaufenden Eiselauer Weg und der Querspange Mergelgrube ist ein Parken-und-Mitnehmen-Platz (P+M-Platz) mit 76 Stellplätzen einschließlich 2 Behindertenstellplätzen mit Zufahrt von der Querspange vorgesehen.

Das Vorhaben umfasst insbesondere auch den Landschaftspflegerischen Begleitplan und die darin enthaltenen Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen, die artenschutzrechtlich veranlassten Maßnahmen sowie die Maßnahmen zum Lärmschutz und die notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen (insbesondere hinsichtlich der Gestaltung von Knotenpunkten sowie bei der Anpassung von Leitungen (hier vor allem die Verlegung einer Gasfernleitung der terranets bw GmbH) und Zufahrten).

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die Planunterlagen, insbesondere den Erläuterungsbericht und die Lagepläne, verwiesen.

### **3. Umweltverträglichkeitsprüfung**

Nach Nummer 14.3 der Anlage 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist für den Bau einer Bundesautobahn, wenn diese eine Schnellstraße im Sinne der Begriffsbestimmung des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975 ist, eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen. Die A 8 ist eine solche Schnellstraße, die von dieser Nummer 14.3 erfasst wird.

Nach § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG besteht auch für die Änderung oder Erweiterung eines Vorhabens, für das als solches bereits eine UVP-Pflicht besteht, die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, wenn eine Vorprüfung des Einzelfalls im Sinne des § 3c Satz 1 und 3 UVPG ergibt, dass die Änderung oder Erweiterung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Mit dem jetzt planfestzustellenden Vorhaben wird auch die bereits mit dem Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Tübingen vom 12.11.2008 für die ICE-Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, PFA 2.3 (Albhochfläche) - NBS - und den Ausbau der BAB A 8 Karlsruhe-München, Abschnitt Hohenstadt - Ulm-West - BAB - planfestgestellte und UVP-pflichtige Planung des sechsstreifigen Ausbaus der A 8 von Bau-km 40+275 bis Bau-km 41+111 geändert und bis Bau-km 41+500 sowie um die Schaffung der Doppelanschlussstelle Ulm-West/Ulm-Nord erweitert. Auf eine solche Einzelfall-Vorprüfung gemäß § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG wurde verzichtet,

weil angesichts der geplanten Änderungen und Erweiterungen im Zusammenhang mit dem sechsstreifigen Ausbau der A 8 von Bau-km 40+275 bis Bau-km 41+500 mit Doppelanschlussstelle Ulm-West/Ulm-Nord sowie darüber hinaus einer Querspange zum Gewerbegebiet Mergelgrube und dem Ausbau des Eiselaer Wegs zwischen den beiden für den Doppelanschluss herzustellenden Kreisverkehrsplätzen vorhabenbedingt solche erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auftreten können, dass von vornherein eine Umweltverträglichkeitsprüfung, die auch die Vorhabenbestandteile umfasst, bei denen die Stadt Ulm Vorhabenträgerin ist, durchgeführt wurde.

Eine solche Umweltverträglichkeitsprüfung wurde erstellt und mit Planunterlage 12.1.1 einschließlich einer allgemeinverständlichen Zusammenfassung der Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß § 6 UVPG in Planunterlage 12.1.2 vorgelegt. Diese Unterlagen wurden mit den Planunterlagen öffentlich ausgelegt, und es wurde hierzu Gelegenheit zur Äußerung gegeben. Auf der Grundlage der ausgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen sowie der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit erfolgt nachfolgend gemäß § 11 UVPG eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 UVPG einschließlich der Wechselwirkungen und einschließlich der Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder kompensiert werden.

Da es sich bei dem Vorhaben um ein Ausbauvorhaben handelt, das durch weitere Maßnahmen im engen Umfeld der A 8 ergänzt wird, ist es sachgerecht, den Untersuchungsraum auf einen Bereich von etwa 500 m beidseits der A 8 zu begrenzen. Dies gilt erst recht angesichts der bereits vorhandenen Vorbelastungen aus der A 8 und den dortigen Gewerbegebieten.

Die Methodik der jetzt vorgelegten Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) baut auf der Methodik der UVS zum bereits mit Beschluss vom 12.11.2008 planfestgestellten Vorhaben des Ausbaus der A 8 im Abschnitt Hohenstadt - Ulm-West auf. Dies macht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde Sinn, da das jetzige Vorhaben insbesondere die Änderung des Ausbaus der A 8 von Bau-km 40+275 bis Bau-km 41+111 mit beinhaltet. Daher ist es konsequent, wenn im Zusammenhang mit den jetzigen Änderungen nur noch die zusätzlichen, über den ursprünglichen, bereits planfestgestellten sechsstreifigen Ausbau hinausgehenden Beeinträchtigungen und Eingriffe betrachtet werden. Ebenso ist es sachgerecht, wenn hinsichtlich der im Vorhabenbereich ausgewiesenen Gewerbegebiete der Stadt Ulm und der Gemeinde Dornstadt bei der Eingriffsbetrachtung die bereits gemäß den Bebauungsplänen überbaubaren Flächen mit berücksichtigt werden.

Im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung wurden die Schutzgüter nach § 6 UVPG untersucht und entsprechende Unterlagen einschließlich einer allgemein verständlichen Zusammenfassung vorgelegt. Die Umweltauswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter stellen sich im Wesentlichen wie folgt dar:

Hinsichtlich des Schutzguts Menschen ist festzuhalten, dass es vorhabenbedingt an einzelnen Gebäuden in Gewerbegebieten beidseits der A 8 zu Überschreitungen von Lärmgrenzwerten kommt. Diese Überschreitungen sind jedoch nur hinsichtlich des Tageslärmgrenzwertes relevant, da nachts in den gewerblich genutzten Gebäuden entweder keine Wohnnutzung zulässig ist oder nur eine eingeschränkte Wohnnutzung in innerhalb der Gebäude liegenden Räumen erfolgen darf bzw. keine Büronutzung erfolgt. Da die Anzahl der Fassaden von Gebäuden, bei denen ein Anspruch auf Lärmschutz vorhabenbedingt entsteht, relativ begrenzt ist und zudem eine erhebliche Vorbelastung besteht, ist es auch aus Kostengründen ausreichend, den Lärmgrenzwertüberschreitungen mit passiven Schallschutzmaßnahmen zu begegnen. Hinsichtlich kfz-bedingter Luftschadstoffen werden vorhabenbedingt die Grenzwerte der 39. BImSchV eingehalten bzw. klar unterschritten. Dabei ist zu beachten, dass durch den Wegfall von Umwegen, um von den Gewerbegebieten und vom Containerbahnhof auf die A 8 zu gelangen, sich insoweit die Luftschadstoff- und Lärmemissionen reduzieren, so dass durch den Wegfall von Umwegen mit einer Verbesserung der Luftschadstoffbelastung wie auch der Lärmbelastung in den Bereichen zu rechnen ist, die künftig nicht mehr durch die Umwegfahrten mit Luftschadstoffen und Lärm belastet werden. Der Baulärm wird sich voraussichtlich im Rahmen der Immissionsrichtwerte nach der AVV Baulärm halten bzw. diese Richtwerte um nicht mehr als 5 dB(A) überschreiten. Da die vorhabenbedingt beanspruchten Flächen infolge der Vorbelastungen durch die A 8 wie auch die Gewerbegebiete keine besondere Eignung für eine Erholungs- und Freizeitnutzung aufweisen, ergeben sich vorhabenbedingt insoweit keine Verschlechterungen.

Beim Schutzgut Tiere und Pflanzen kommt es vorhabenbedingt zu Versiegelungen von Flächen einschließlich von Biotopen. Davon und durch bauzeitliche Inanspruchnahmen sind auch Gehölze, Gräben und mittelwertige Ruderalflächen, die Lebensräume von Zauneidechsen sind, betroffen. Bei den gesetzlich geschützten Biotopen handelt es sich um 4 geschützte Hecken sowie um Ruderalfluren mit Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Zauneidechsen; die Ruderalflächen befinden sich im Westen des Untersuchungsraums nördlich der A 8. Im Übrigen werden vielfach Flächen mit eher geringwertiger Biotopausstattung vom Vorhaben beansprucht. Insbesondere die Inanspruchnahme von Gehölzen wirkt sich auf Lebensräume von Vögeln aus; da sich diese Gehölzverluste eher auf den vorbelasteten Nahbereich der A 8 konzentrieren und im Umfeld ausreichend Nistmöglichkeiten gegeben sind, sind diese Auswirkungen begrenzt. Zudem werden zur Vermeidung von Auswirkungen auf die Vögel die Baumfällarbeiten und die Gehölzrückschnitte außerhalb der Brutzeit der Vögel erfolgen. Bei dem Zauneidechsenvorkommen nördlich der A 8 südlich des Gewerbegebietes Himmelweiler I bedarf es Vergrämungs-Maßnahmen, um Eingriffe in diesen Zauneidechsenbestand zu vermeiden, die einen artenschutzrechtlichen Verbotstatbestand erfüllen würden. Unter Berücksichtigung dieser Vergrämung sowie der vorgesehenen CEF-Maßnahme können die Auswirkungen auf das dortige Zauneidechsen-Vorkommen so weit reduziert werden, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen für dieses Vorkommen zu erwarten sind. Unter Berücksichtigung auch der sonstigen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen kann in Bezug auf Tiere erwartet werden, dass erhebliche Beeinträchtigungen von Populationen artenschutzrechtlich geschützter Arten vorhabenbedingt nicht eintreten werden.

Beim Schutzgut Boden kommt es baubedingt insbesondere im Bereich von Baustelleneinrichtungsflächen und Baufeldern mit ca. 4,97 ha sowie von Flächen zur vorübergehenden Versickerung mit ca. 0,71 ha zu negativen Auswirkungen durch Umlagerung und Verdichtung. Diesen Auswirkungen kann jedoch weitgehend mit Rekultivierungsmaßnahmen begegnet werden, so dass die Bodenfunktionen wieder entsprechend hergestellt werden können. Anders verhält es sich bei Böden mit (sehr) hochwertigen Bodenfunktionen, deren baubedingte Inanspruchnahme als erheblich nachteilig zu werten ist. Anlagebedingt führen die Versiegelungen im Bereich der Straßenflächen mit ca. 8,96 ha (einschließlich bereits versiegelter Flächen) zum vollständigen Verlust der Bodenfunktionen. Bei den neuen Böschungen und Gräben mit ca. 4,64 ha werden die Bodenfunktionen durch Überschüttung bzw. Abtrag von Böden beeinträchtigt, jedoch wird durch Oberbodenandekung und Begrünung noch eine geringe Wertigkeit der Bodenfunktionen wiederhergestellt. Soweit die Eingriffe in das Schutzgut Boden mit seinen verschiedenen Bodenfunktionen nicht vermieden bzw. minimiert werden können, folgt die Kompensation aus den vorgesehenen LBP-Maßnahmen. Betriebsbedingt reichern sich die kfz-bedingten Luftschadstoffe innerhalb eines 10 m breiten Streifens entlang der Autobahn im Boden an; allerdings bestehen bereits entsprechende Vorbelastungen durch die vorhandene Autobahn. Hinsichtlich der Altlastenverdachtsflächen Objekt-Nr. 00740 (Himmelweiler auf Gemarkung Dornstadt) und Nr. 02104 (Himmelweiler auf Gemarkung Lehr) ist mit belastetem Aushub zu rechnen. Sofern dies der Fall ist, ist das weitere Vorgehen mit der zuständigen Behörde abzustimmen. Darüber hinaus sind verschiedene Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen vorgesehen, die vorhabenbedingte Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden reduzieren sollen.

Beim Schutzgut Wasser geht es um Oberflächengewässer und um Grundwasser. Im Endzustand soll die Entwässerung der A 8 auch für den jetzt betroffenen Abschnitt von Bau-km 40+275 bis Bau-km 41+111 im geschlossenen System der Autobahnstreckenentwässerung gesammelt in den östlich anschließenden Abschnitt der A 8 abgeleitet und zusammen mit dem dort anfallenden Niederschlagswasser in die Donau eingeleitet werden. Damit wird kein Oberflächengewässer allein durch die Entwässerung des jetzigen Abschnitts beeinträchtigt werden. Für die Übergangszeit bis zur Fertigstellung des nachfolgenden Autobahnabschnitts wird der größte Teil des zur Entwässerung der A 8 anfallenden Wassers über ein Regenrückhaltebecken mit vorgeschaltetem Klärbecken in den Tobelgraben eingeleitet, der als Entwässerungsgraben das einzige Oberflächengewässer darstellt; natürliche Oberflächengewässer gibt es im Untersuchungsraum nicht. Durch diese beiden genannten Becken können Verunreinigungen des Tobelgrabens weitgehend vermieden werden. Die Salzbelastung im Winter wird sich im Vergleich zum bisherigen Zustand nicht wesentlich erhöhen. Im Übrigen erfolgt die Entwässerung der sonstigen Straßenbestandteile dieses Vorhabens entweder durch Versickerungen über die temporären Versickerungsbecken am östlichen Ende dieses Planungsabschnitts (bezüglich des Abschnitts der A 8 zwischen den beiden Überführungen über die Bahnstrecke Stuttgart-Ulm und die L 1165) oder über Bankette und Böschungen oder durch die Einleitung in die Mischwasserkanalisation der Stadt Ulm. Mithin kommt es insoweit zu keinen Einleitungen aus der Entwässerung in ein Oberflächengewässer. Die bauzeitliche Beeinträchtigung von Oberflächengewässer beschränkt sich im Wesentlichen auf eine kleinflächige Inanspruchnahme des Grabens als Baufeld, an dessen Rand zur Minimierung von Beeinträchtigungen ein Schutzzaun errichtet wird; sollte es trotz eines fachgerechten Umgangs mit Treibstoffen, Öl-

und Schmierstoffen bzw. mit Maschinen zu Schadstoffeinträgen kommen, können diese nur bis zum Regenrückhaltebecken des Gewerbegebiets mit den dortigen Rückhaltevorrichtungen gelangen.

Letzteres dient auch dem Schutz des Grundwassers vor bauzeitlichen Schadstoffeinträgen. Da durch die Baumaßnahmen Eingriffe in den Untergrund in eher geringerem Umfang erfolgen sollen, ergeben sich hieraus auch keine erheblichen Auswirkungen auf das Grundwasser. Zwar kommt es durch den Bau der Straßen zu zusätzlichen Versiegelungen. Da jedoch bereits jetzt schon die A 8 vorhanden ist, wird sich die Grundwasserneubildungsrate anlagebedingt nicht wesentlich verschlechtern. Eine betriebsbedingte Beeinträchtigung der Grundwasserqualität durch Schadstoffeinträge ist ausgeschlossen, soweit im Endzustand die Entwässerung der A 8 über den Nachfolgeabschnitt in die Donau erfolgt. Hinsichtlich der Versickerung des zu entwässernden Wassers aus den beiden Versickerungsbecken am östlichen Ende dieses Planungsabschnitts kann mit der vorgesehenen mindestens 30 cm dicken, belebten Oberbodenschicht erreicht werden, dass sich im Vergleich zur bisherigen Versickerung über die Böschungen keine Verschlechterungen für die Grundwasserqualität ergeben wird. Soweit vorübergehend die Entwässerung der A 8 westlich der Überführung über die Bahnstrecke Stuttgart-Ulm erfolgen wird, kann mit dem Regenrückhaltebecken mit vorgeschaltetem Klärbecken erreicht werden, dass - soweit es hier über den Tobelgraben zu Versickerungen kommt - Verunreinigungen, die zu Verschlechterungen der Grundwasserqualität führen, weitgehend ausgeschlossen werden können. Eine vorhabenbedingte Verschlechterung für das Grundwasser hinsichtlich der winterzeitlichen Belastung mit Salz ist im Hinblick auf die bisherige Vorbelastung aus der A 8 nicht zu erwarten. Soweit bei den übrigen Straßenbestandteilen die Entwässerung über die Einleitung in die Mischwasserkanalisation der Stadt Ulm erfolgt, kann es von vornherein nicht zu einer Beeinträchtigung des Grundwassers mit Schadstoffeinträgen kommen. Soweit sonst die Entwässerung durch Versickerung über Böschungen und Bankette erfolgt, ist am Böschungsfuß und im Einschnittsbereich jeweils eine Versickerungsmulde vorgesehen, was zu keiner Verschlechterung gegenüber der bisherigen Situation führt.

Im Hinblick auf die vorhabenbedingte Beeinträchtigung von Flächen, die dem Schutz des Grundwassers und der Gewinnung von Trinkwasser dienen, ist zu beachten, dass nach der Abgrenzung des künftigen Wasserschutzgebiets Donauried-Hürbe fast alle nördlich der A 8 gelegenen Bestandteile der jetzigen Vorhaben (insbesondere der nördliche Kreisverkehrsplatz, die nördliche Verbindungsrampe und der nördlich der A 8 gelegene Teil des Eiselauer Wegs sowie Teilbereiche der Querspange Mergelgrube) einschließlich des nördlich der A 8 geplanten Versickerungsbeckens innerhalb der Wasserschutzzone III liegen. Auf Grund der bereits dargelegten Ausgestaltung der Entwässerung der verschiedenen Straßenbestandteile sind vorhabenbedingte Beeinträchtigungen der Trinkwassergewinnung jedoch unwahrscheinlich.

Beim Schutzgut Luft und Klima sind durch das Vorhaben nur geringe zusätzliche Belastungen zu erwarten. Hinsichtlich kfz-bedingter Luftschadstoffen werden vorhabenbedingt die Grenzwerte der 39. BImSchV eingehalten bzw. klar unterschritten. Auch hier ist zu beachten, dass durch den Wegfall von Umwegen, um von den Gewerbegebieten und vom Containerbahnhof auf die A 8 zu gelangen, sich insoweit die Luftschadstoffemissionen reduzieren.

Da das Vorhaben in einem Bereich durchgeführt wird, der bereits durch die bestehende A 8 sowie die vorhandene Bebauung in den umliegenden Gewerbegebieten maßgeblich bestimmt wird, kommt es vorhabenbedingt zu keinen wesentlichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaft, zumal der betroffene Landschaftsbereich auch sonst keine besondere Eigenart, Schönheit oder Vielfalt aufweist. Soweit es zu Eingriffen in straßenbegleitende Gehölze und damit in die landschaftliche Einbindung der bestehenden A 8 kommt, wird dem mit Gestaltungsmaßnahmen mit Begrünung und Bepflanzung von Böschungen und Verkehrsnebenflächen begegnet. Zudem werden bauzeitlich beanspruchte Flächen einschließlich der dortigen Biotopstrukturen wiederhergestellt. Mit diesen beiden Maßnahmen werden nicht nur Eingriffe in das Schutzgut Landschaft minimiert, sondern auch Eingriffe in die Schutzgüter Tiere und Pflanzen sowie Boden.

Bekannte Kulturdenkmale oder archäologische Fundstellen werden nicht von dem Vorhaben betroffen. Da jedoch nicht ausgeschlossen werden kann, dass bisher unbekannte Bodendenkmale bei der Durchführung des Vorhabens betroffen werden können, ist vorgesehen, in einem solchen Fall die zuständige Denkmalschutzbehörde zu benachrichtigen und das weitere Vorgehen mit dieser abzustimmen.

Hinsichtlich sonstiger Sachgüter ist festzuhalten, dass es vorhabenbedingt zwar zu Inanspruchnahmen von Flächen kommt, die als Gewerbegebietsflächen genutzt werden könnten bzw. wie insbesondere beim Containerbahnhof bereits gewerblich genutzt werden. Allerdings stehen solchen anlagebedingten Flächenverlusten die erheblichen Vorteile durch die bessere und schnellere Erreichbarkeit der dortigen Gewerbegebiete mit der direkten Anbindung an die A 8 gegenüber, so dass letztlich mit einer Aufwertung der dortigen Gewerbegebiete infolge einer deutlich verbesserten Verkehrsanbindung gerade auch des Containerbahnhofs gerechnet werden kann.

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern sind im Wesentlichen auf Immissionen aus kfz-bedingten Luftschadstoffen beschränkt. Diese Luftschadstoffe lagern sich in unmittelbarer Nähe entlang der A 8 ab; dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass es bereits jetzt eine erhebliche Vorbelastung durch die bestehende A 8 gibt. Hinsichtlich der Belastung der Luft mit solchen Schadstoffen ist festzuhalten, dass auch in den zur A 8 angrenzenden Gewerbegebieten die Grenzwerte der 39. BImSchV eingehalten bzw. unterschritten werden.

Nach allem kann das Vorhaben unter Einbeziehung der Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen als umweltverträglich bewertet werden, da nicht mit erheblichen vorhabenbedingten negativen Umweltauswirkungen zu rechnen ist. Dabei ist auch zu beachten, dass das Vorhaben weitgehend in einem Bereich liegt, der durch die bestehende A 8 und die vorhandenen Gewerbegebiete maßgeblich geprägt wird und daher vielfältige Vorbelastungen bei den einzelnen Schutzgütern bereits bestehen.

Die Bewertung der Umweltauswirkungen und Berücksichtigung der Ergebnisse bei der Entscheidung nach § 12 UVPG erfolgt im Übrigen bei der Abhandlung der zwingenden materiellrechtlichen Anforderungen sowie im Rahmen der Abwägung der öffentlichen und der privaten Belange.

#### 4. Planrechtfertigung

§ 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG enthält als ungeschriebenes Tatbestandsmerkmal das Gebot der Planrechtfertigung (BVerwGE 84, 123, 130). Eine fernstraßenrechtliche Planung ist dann planerisch 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 im Sinne ihrer Unausweichlichkeit, sondern schon dann, wenn sie zum Wohle der Allgemeinheit objektiv erforderlich, d. h. vernünftigerweise geboten ist (BVerwGE 72, 282, 285). Dies gilt entsprechend für die von der Stadt Ulm geplanten Maßnahmen, nämlich den Ausbau des Eiselaer Wegs zwischen den beiden Kreisverkehrsplätzen und den Neubau der Querspange Mergelgrube, mit dem Unterschied, dass hier das Straßengesetz das maßgebliche Fachplanungsgesetz ist.

1. Vorliegend ergibt sich die Planrechtfertigung für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 von Bau-km 40+275 (= Betriebs-km 123,651) bis Bau-km 41+111 (= Betriebs-km 122,815) aus den bereits im Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Tübingen vom 12.11.2008 auf den Seiten 77f. dargelegten Gründen. Dort wurde Folgendes zur Planrechtfertigung ausgeführt:

„Auch der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 im Abschnitt Hohenstadt - Ulm-West ist planerisch gerechtfertigt.

Die Planrechtfertigung ergibt sich auch hier unmittelbar aus dem Gesetz. Der Abschnitt ist im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen - Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) in der Fassung v. 20.1.2005 (BGBl. I 2005, 201), geändert durch Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben (IPBeschIG) v. 9.12.2006 (BGBl. I 2006, 2833) als vordringlicher Bedarf eingestuft.

Unabhängig von dieser gesetzlichen Bindungswirkung entspricht der sechsstreifige Ausbau der BAB A 8 in diesem Bauabschnitt einem besonderen verkehrlichen Interesse.

Die BAB A 8 erreicht als Teil der transeuropäischen Verkehrsachse Frankreich - Deutschland - Österreich - Süd-Ost-Europa übernationale Verkehrsbedeutung. Innerhalb Deutschlands verknüpft die BAB A 8 die Großräume München, Augsburg, Ulm, Stuttgart und Karlsruhe und stellt für diese Ballungsräume mit die wichtigste Erschließungsachse dar. Dem-

gegenüber ist die Kapazitätsgrenze des vorliegenden Abschnitts der A 8 bereits bei der heutigen Verkehrsbelastung überschritten. Dies zeigt sich in der sehr hohen Störanfälligkeit des Verkehrs. Bereits kleinste Beeinträchtigungen wie Überholvorgänge des Schwerverkehrs oder kurzzeitige Sperrungen eines Fahrstreifens für Unterhaltungsarbeiten führen zu langen Rückstauungen. Schon kleine Unfälle, die lediglich einen Fahrstreifen betreffen, führen zur Bildung kilometerlanger Stauungen, die sich erst mit stundenlanger Verzögerung wieder abbauen. Häufig führt dies auch zu unerwünschten Verkehrsverlagerungen in das nachgeordnete, klassifizierte Straßennetz. Nach der vorliegenden Verkehrsuntersuchung ist vor dem Hintergrund der EU-Osterweiterung bis zum Jahr 2020 noch mit einer erheblichen Belastungszunahme, insbesondere auch des Schwerlastanteils, zu rechnen. Die A 8 im heutigen Zustand wurde bereits in den dreißiger Jahren gebaut. Mit dem vierstreifigen Querschnitt und mit dem durch enge Wannens- und Kuppenhalbmesser bedingten unsteten Trassenverlauf entspricht der vorliegende Abschnitt nicht mehr dem heutigen Standard. Der Ausbau auf 6 Fahrstreifen ist deshalb vernünftigerweise geboten. Der vorliegende Abschnitt hat aus den genannten Gründen auch einen eigenständigen Verkehrswert und ist deshalb auch dann gerechtfertigt, wenn der vorausgehende Abschnitt (Albaufstieg) und der nachfolgende Abschnitt der BAB A 8 nicht gebaut werden sollten.“

Hieran hat sich seither letztlich nichts geändert, insoweit kann für das jetzige Verfahren inhaltlich hierauf Bezug genommen werden.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass der sechsstreifige Ausbau der A 8 im Abschnitt Hohenstadt - AS Ulm/West nicht nur im derzeit gültigen Bundesverkehrswegeplan vom 02.07.2003 bei den Projekten mit vordringlichem Bedarf aufgeführt (Land Baden-Württemberg, Nummer 64), sondern auch im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen - Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) vom 04.10.2004 - als vordringlicher Bedarf eingestuft ist. Dabei entsprechen nach § 1 Abs. 2 Satz 1 FStrAbG die im Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG. Nach § 1 Abs. 2 Satz 2 FStrAbG ist die Feststellung des Bedarfs für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich. Damit bringt der Gesetzgeber zum Ausdruck, dass die Bedarfsplanung nicht lediglich ein Instrument der Finanzplanung ist, das nur haushaltsrechtliche Wirkungen erzeugt; vielmehr konkretisiert er verbindlich den Bedarf im Sinne der Planrechtfertigung für die im Bedarfsplan aufgenommenen Vorhaben für die Planfeststellung nach § 17 FStrG. Damit gilt der Bedarf nach § 1 Abs. 2 FStrAbG für die Planfeststellung nach § 17 FStrG als verbindlich festgestellt.

Unabhängig von dieser gesetzlichen Bindungswirkung wird der sechsstreifige Ausbau der A 8 von Bau-km 40+275 bis Bau-km 41+111 von den oben zitierten, mit diesem Vorhaben verfolgten Zielen nach wie vor getragen und ist planerisch gerechtfertigt. Dabei ist ergänzend anzumerken, dass nach der als Anlage des Erläuterungsberichts (Planunterlage 1) beigefügten aktualisierten Verkehrsuntersuchung (s. Abbildungen 2.1 und 4.1 im Anhang) sich von 2010 bis zum Prognosejahr 2025 der werktägliche Gesamtverkehr auf der A 8 in diesem Abschnitt in der Größenordnung von

über 60.000 Kfz/24h auf ca. 80.000 Kfz/24h erhöhen wird; dabei wird der Schwerverkehr von ca. 11.000 Kfz/24 auf ca. 18.000 Kfz/24h zunehmen. Auch aus diesen Verkehrszahlen lässt sich die planerische Rechtfertigung für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 in dem genannten Abschnitt ableiten. Mit zunehmender Verkehrsbelastung wird der vorhandene vierstreifige Bestand der A 8 fortschreitend unzureichend.

2. Für den weiteren sechsstreifigen Ausbau der A 8 von Bau-km 41+111 (= Betriebs-km 122,815) bis Bau-km 41+500 (= Betriebs-km 122,426) ergibt sich die Planrechtfertigung entsprechend aus den oben in Nummer 1 dargelegten Gründen.

Auch für diesen Ausbauteil ergibt sich die Planrechtfertigung bereits aus der gesetzlichen Regelung zum Bedarf. So ist auch der sechsstreifige Ausbau der A 8 im Abschnitt Ulm-West bis Ulm-Ost nicht nur im derzeit gültigen Bundesverkehrswegeplan vom 02.07.2003 bei den Projekten mit vordringlichem Bedarf aufgeführt (Land Baden-Württemberg, Nummer 65), sondern auch im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als vordringlicher Bedarf eingestuft.

Unabhängig von dieser gesetzlichen Bindungswirkung wird der sechsstreifige Ausbau der A 8 auch von Bau-km 41+111 bis Bau-km 41+500 von den oben in Nummer 1 zitierten Zielen, die insbesondere vor dem Hintergrund der (auch internationalen) Verkehrsbedeutung und Verkehrsbelastung der A 8 sowie deren Störanfälligkeit das besondere verkehrliche Interesse am sechsstreifigen Ausbau auch in diesem Bereich begründen, getragen und ist planerisch gerechtfertigt. Auch hier ist ergänzend anzumerken, dass nach der oben in Nummer 1 genannten Verkehrsuntersuchung (s. Abbildungen 2.1 und 4.1 im Anhang) sich von 2010 bis zum Prognosejahr 2025 der werktägliche Gesamtverkehr auf der A 8 ebenfalls in der Größenordnung von über 60.000 Kfz/24h auf ca. 80.000 Kfz/24h erhöhen wird und dabei der Schwerverkehr von ca. 11.000 Kfz/24h auf ca. 18.000 Kfz/24h zunehmen wird. Nicht zuletzt aus diesen Verkehrszahlen lässt sich die planerische Rechtfertigung für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 auch in diesem Bereich ableiten. Mit zunehmender Verkehrsbelastung wird der vorhandene vierstreifige Bestand der A 8 fortschreitend unzureichend.

3. Zwar wird der sechsstreifige Ausbau der A 8 von Bau-km 40+275 bis Bau-km 41+500 schon durch dessen Aufnahme in den vordringlichen Bedarf nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nach § 1 Abs. 2 Satz 2 FStrAbG planerisch gerechtfertigt. Dies gilt jedoch nicht für die Schaffung einer Doppelanschlussstelle Ulm-West/Ulm-Nord in der jetzt geplanten Ausgestaltung. Daher bedarf es für diese Doppelanschlussstelle einer eigenständigen Planrechtfertigung, die dann gegeben ist, wenn die Doppelanschlussstelle zum Wohl der Allgemeinheit objektiv erforderlich, d. h. vernünftigerweise geboten ist.

Die mit der Doppelanschlussstelle geplante zusätzliche Anschlussstelle Ulm-Nord der A 8 liegt ca. 800 m von der bestehenden Anschlussstelle Ulm-West, mit der die B 10 mit der A 8 verknüpft wird,

entfernt. Mit der zusätzlichen Anschlussstelle Ulm-Nord soll eine unmittelbare Anbindung der im Osten der Anschlussstelle Ulm-West unmittelbar nördlich und südlich der A 8 gelegenen Gewerbegebiete der Stadt Ulm und der Gemeinde Dornstadt, nämlich Ulm-Nord, Himmelweiler I, II, III und IV, Dornstadt-Süd, Dornstadt Himmelweiler II, Mergelgrube I und II und Himmelreich einschließlich des dortigen Containerbahnhofs erreicht werden.

Der Containerbahnhof wurde 2005 von Neu-Ulm in den Ulmer Norden verlagert. Das Güter- und damit auch Verkehrsaufkommen an diesem Containerbahnhof hat sich seitdem bis jetzt erheblich gesteigert. Da das Güterverkehrsaufkommen vor dem Hintergrund, dass Baden-Württemberg ein produktions- und exportorientierter Wirtschaftsstandort und zudem Transitland für Güterverkehr ist, auch in Zukunft weiter zunehmen wird, wird auch das Aufkommen an diesem Containerbahnhof entsprechend wachsen. Dabei entspricht der Containerbahnhof im Ulmer Norden der verkehrlich gewünschten Zielsetzung, durch Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs intermodale Transportketten - hier Schiene/Straße - zu ermöglichen und so Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern und damit Straßenverkehr (insbesondere Schwerlastverkehr) zu reduzieren.

Zudem wird sich mit - neben den bereits bestehenden Gewerbeansiedlungen - weiteren Ansiedlungen von Gewerbebetrieben in den genannten Gewerbegebieten das Verkehrsaufkommen mit einem erheblichen Schwerverkehrsanteil ebenso weiter steigern.

Um für diesen - künftig noch zunehmenden - Verkehr im Zusammenhang mit dem Containerbahnhof und den oben genannten Gewerbegebieten eine möglichst direkte Anbindung an die A 8 zu erreichen, bedarf es der geplanten neuen Anschlussstelle Ulm-Nord. Ohne diese neue Anschlussstelle müsste der bisherige wie auch der weitere künftige Verkehr wie bisher erst an der im Süden gelegenen Anschlussstelle Ulm-Lehr auf die B 10 fahren, um von dort über die Anschlussstelle Ulm-West auf die A 8 zu gelangen. Dies ist mit einem ca. 3,5 km langen Umweg verbunden. Darüber hinaus führt diese umwegige Verkehrsanbindung an die A 8 dazu, dass ein Teil des Verkehrs auf das sonstige klassifizierte Straßennetz im Ulmer Norden ausweicht. Um sowohl dem künftig noch zunehmenden Verkehrsaufkommen Rechnung zu tragen als auch der bisherigen umwegigen Anbindung über die B 10 an die A 8 als auch dem Ausweichverkehr im Ulmer Norden entgegen zu wirken, bedarf es der Schaffung einer möglichst unmittelbaren Anbindung des Containerbahnhofs und der oben genannten Gewerbegebiete an die A 8 auf möglichst kurzem Weg. Dies kann mit der neu geplanten Anschlussstelle Ulm-Nord und deren Ausgestaltung als Doppelanschlussstelle mit der Anschlussstelle Ulm-West optimal gewährleistet werden. Mit dem Wegfall der Umwege und des Ausweichverkehrs verringern sich auch die daraus resultierenden Beeinträchtigungen im näheren Umfeld entsprechend.

Die Schaffung einer solchen unmittelbaren Verknüpfung mit der A 8 durch eine neue Anschlussstelle steht auch in Einklang mit den Bauleitplanungen der Stadt Ulm und der Gemeinde Dornstadt. Diese Bauleitplanung hinsichtlich der oben genannten Gewerbegebiete zielt gerade auch auf die Bereiche Distribution und Logistik einschließlich der Schaffung von Verknüpfungspunkten und der

Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene ab. Diesen Zielsetzungen kann mit der neuen Anschlussstelle Ulm-Nord an der A 8 in besonderem Maße entsprochen werden.

Im Hinblick auf die relativ kurze Entfernung von ca. 800 m zur bestehenden Anschlussstelle Ulm-West und die für jede Anschlussstelle erforderlichen Ein- und Ausfädelungsspuren ist es auch hinsichtlich der Verkehrssicherheit sinnvoll, die beiden Anschlussstellen Ulm-West und Ulm-Nord als Doppelanschlussstelle auszugestalten.

4. Der Ausbau des Eiselauer Wegs zwischen den beiden für den Doppelanschluss herzustellenden Kreisverkehrsplätzen steht in engem Zusammenhang mit der Schaffung der neuen Anschlussstelle Ulm-Nord. Dieser Ausbau dient dazu, diesen Abschnitt des Eiselauer Wegs so zu gestalten, dass die - gerade auch vor dem Hintergrund des dortigen erheblichen Schwerverkehrsanteils - hinreichend leistungsfähige Abwicklung des im Zusammenhang mit der neuen Anschlussstelle Ulm-Nord wie auch des mit der zunehmenden Gewerbeansiedlung zu erwartenden Verkehrs sichergestellt werden kann.

5. Die Querspange zum Gewerbegebiet Mergelgrube dient der Verknüpfung der östlich der Bahnlinie Stuttgart-Ulm gelegenen Gewerbegebiete mit dem neuen nördlichen Kreisverkehrsplatz, über den sowohl der Containerbahnhof als auch die Anschlussstelle Ulm-Nord und damit die A 8 auf kurzem Weg direkt von diesen Gewerbegebieten aus erreicht werden kann. Mit dieser Querspange kann die verkehrliche Wirksamkeit der neuen Anschlussstelle Ulm-Nord weiter erhöht und der Ausweichverkehr im Ulmer Norden weiter reduziert werden, da dann eine attraktive, weil kurzwegige Verbindung zur Verfügung steht, mit der die Trennung der östlich der Bahnlinie Stuttgart-Ulm gelegenen Gewerbegebiete vom Containerbahnhof und von der Doppelanschlussstelle überwunden wird.

6. Hinsichtlich des nördlich der A 8 zwischen dem Eiselauer Weg und der Querspange Mergelgrube geplanten P+M-Platzes mit 76 Stellplätzen wurden Bedarfserhebungen durchgeführt (s. Seite 79 des Erläuterungsberichts (Planunterlage 1)), indem auf umliegenden Parkplätzen die zu unterschiedlichen Zeitpunkten angetroffenen Fahrzeuge mit im Schnitt ca. 25 Fahrzeugen festgestellt wurden und daraus der tatsächliche Bedarf abgeleitet wurde. Auch die Lage dieses geplanten P+M-Platzes in Bezug auf andere im Bereich des Oberzentrums Ulm vorhandene P+M-Plätze an Bundesfernstraßen ergibt, dass insbesondere der Ulmer Norden und der nördlich der A 8 gelegene Bereich der Ulmer Alb mit dem jetzt geplanten P+M-Platz erstmals ein gutes Angebot an P+M-Stellplätzen erhalten.

7. Die mit diesem Vorhaben verfolgten, vorgenannten Zielsetzungen entsprechen den fachplanerischen Zielsetzungen sowohl nach dem Bundesfernstraßengesetz als auch nach dem Straßengesetz. Der sechsstreifige Ausbau und die Doppelanschlussstelle Ulm-West/Ulm-Nord dienen jeweils dem weiträumigen Verkehr und sind auch diesem Verkehr zu dienen bestimmt. Dies ergibt sich

einerseits aus der (auch internationalen) Bedeutung der durch die A 8 gebildeten Verkehrsachse von Karlsruhe bis München und andererseits - gerade auch hinsichtlich des Doppelanschlusses - aus dem erheblichen Schwerverkehrsanteil, der nicht unerheblich durch Güterfernverkehr bestimmt wird. Der Ausbau des Eiselaer Wegs und der Bau der Querspange Mergelgrube dienen insbesondere auch der besseren Anbindung der oben in Nummer 3 genannten Gewerbegebiete an die neue Doppelanschlussstelle und damit an die A 8 und sollen so mit einer kurzwegigen örtlichen Verknüpfung das vorhandene örtliche Straßennetz mit entlasten und optimieren.

Nach allem ist damit zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde hinreichend nachgewiesen, dass die Vorhaben des sechsstreifigen Ausbaus der A 8 von Bau-km 40+275 (= Betriebs-km 123,651) bis Bau-km 41+500 (= Betriebs-km 122,426) mit Doppelanschlussstelle Ulm-West/Ulm-Nord sowie einer Querspange Mergelgrube und dem Ausbau des Eiselaer Wegs zwischen den beiden für den Doppelanschluss herzustellenden Kreisverkehrsplätzen vernünftigerweise geboten und damit planerisch gerechtfertigt ist.

## **5. Trassenalternativen und Varianten**

Im Rahmen ihrer Verpflichtung, Trassenvarianten und sonstige Planungsalternativen in die Abwägung einzustellen, hat die Planfeststellungsbehörde die von den Vorhabenträgern untersuchten und dargestellten Alternativlösungen geprüft und abwägend nachvollzogen. Weitere Trassenvarianten und Planungsalternativen, die ernsthaft in Betracht kämen, sind nicht erkennbar. Zu der vorliegenden und von den Vorhabenträgern beantragten Planung gibt es zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde keine fachlich ausgewogene Alternative, die öffentliche oder private Belange und Interessen in insgesamt erkennbar geringerem Maße beeinträchtigen würde.

Vorab ist festzuhalten, dass die Anforderungen des Abwägungsgebots die Planfeststellungsbehörde nicht dazu verpflichten, alle denkbaren Trassenvarianten und Planungsalternativen in der Alternativenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Auch im Bereich der Planungsalternativen braucht die Planfeststellungsbehörde den Sachverhalt nur so zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Die Planfeststellungsbehörde ist befugt, Alternativen, die sich auf Grund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, schon in einem frühen Verfahrensstadium auszuschneiden. Dies gilt nicht nur, wenn eine Alternative wegen fehlender Eignung zur Verwirklichung des mit der Planung verfolgten Ziels ausscheidet, sondern auch, wenn eine Alternative sich nach den bis dahin angestellten Sachverhaltsermittlungen hinsichtlich der berührten öffentlichen und privaten Belange als weniger geeignet erweist als andere Trassenvarianten. Nach dem sich daraus ergebenden Grundsatz der abgeschichteten Planung können Planungsalternativen und Trassenvarianten bereits in einer Art Grobanalyse in einem frühen Planungsstadium ohne weitere Detailprüfung ausgeschlossen werden. Das vorherige Ausschneiden von Alternativtrassen in einem gestuften Verfahren ist daher rechtlich zulässig. Solche Trassen

brauchen nicht bis zuletzt in die Abwägung einbezogen zu werden (s. zum Ganzen BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009 - 9 B 10.09 -, NVwZ 2009, 986f. und NuR 2009, 480f. sowie Stür, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts, 3. Aufl. 2005, Rn 3871 m. w. N.).

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

### **5.1 Alternative zum sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8**

Vorliegend ergibt sich die Begründung zur Alternativenprüfung hinsichtlich des sechsstreifigen Ausbaus der A 8 von Bau-km 40+275 (= Betriebs-km 123,651) bis Bau-km 41+500 (= Betriebs-km 122,426) aus den bereits im Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Tübingen vom 12.11.2008 auf Seite 86 dargelegten Gründen. Dort wurde Folgendes zur Alternativenprüfung ausgeführt:

„Der Ausbau der BAB A 8 in dem vorliegenden Planfeststellungsabschnitt dient dem Zweck, die vorhandene vierspurige BAB dem gegenwärtigen und künftigen Verkehrsbedarf anzupassen und bautechnisch zu verbessern. Zwar kann unter dieser Zielrichtung auch eine (großräumige) Verlegung einer Straße eine Alternative zu einem Ausbau einer vorhandenen Straße darstellen, insbesondere, wenn auch andere Gründe für eine Verlegung statt eines Ausbaus sprechen. Im vorliegenden Fall sind aber keine anderen Gründe, die für eine Verlegung sprechen könnten, genannt oder ersichtlich. Auch wenn mit dem Ausbau bautechnische Verbesserungen für die gesamte Streckenführung der BAB bezweckt werden, steht ein Ausbau einem Neubau nicht gleich. Mit einem Neubau würden nur neue private und öffentliche Belange mit einer größeren Flächeninanspruchnahme berührt werden.“

Daran hat sich seit Erlass des genannten Planfeststellungsbeschlusses nichts geändert. Nach wie vor erweist sich ein Ausbau einer vorhandenen vierstreifigen Autobahn zu einer sechsstreifigen Autobahn als diejenige Lösung, mit der - auch im Hinblick auf die vorhandene Vorbelastung - private und öffentliche Belange im Vergleich zu einem kompletten Neubau einer sechsstreifigen Autobahn insgesamt weniger beeinträchtigt werden.

## 5.2 Alternativen zur geplanten Doppelanschlussstelle Ulm-West/Ulm-Nord

Mit der zusätzlichen Anschlussstelle Ulm-Nord soll eine unmittelbare Anbindung der im Osten der Anschlussstelle Ulm-West unmittelbar nördlich und südlich der A 8 gelegenen Gewerbegebiete der Stadt Ulm und der Gemeinde Dornstadt, nämlich Ulm-Nord, Himmelweiler I, II, III und IV, Dornstadt-Süd, Dornstadt Himmelweiler II, Mergelgrube I und II und Himmelreich einschließlich des dortigen Containerbahnhofs erreicht werden.

Vor dem Hintergrund dieser planerischen Zielsetzung muss sich die neue Anschlussstelle Ulm-Nord im näheren Bereich dieser Gewerbegebiete befinden. Dies schränkt die räumliche Lage dieser zusätzlichen Anschlussstelle entlang der A 8 maßgeblich ein. Schließlich soll mit dieser neuen Anschlussstelle gerade ein kurzer Weg von diesen Gewerbegebieten einschließlich des dortigen Containerbahnhofs zur A 8 bewirkt werden. Damit aber muss die neue Anschlussstelle Ulm-Nord für eine günstige Anbindung mit kurzen Wegen an die A 8 zwingend zwischen der bisherigen Anschlussstelle Ulm-West und der Überführung der A 8 über die L 1165 liegen.

Die Lage der nördlichen Rampe der neuen Anschlussstelle Ulm-Nord kann wegen der vorhandenen Bebauung zwischen der L 1165 und der Bahnstrecke Stuttgart-Ulm, dieser Bahnstrecke und des Containerbahnhofs nicht weiter östlich als geplant errichtet werden. Die nördliche Rampe wäre in diesem Bereich zudem ein Hindernis für die ebenfalls geplante Querspange Mergelgrube. Eine Verschiebung in Richtung Westen scheidet wegen der dortigen Bebauung und wegen des sonst zu geringen Abstandes zur Anschlussstelle Ulm-West aus. Zudem kann mit der geplanten Lösung eine Verknüpfung mit dem vorhandenen Eiselauer Weg erreicht werden.

Die Lage der südlichen Rampe der neuen Anschlussstelle Ulm-Nord kann schon allein wegen der vorhandenen Bebauung nicht weiter westlich als geplant errichtet werden. Eine geringere Verschiebung in Richtung Osten scheitert an der Bahnstrecke Stuttgart-Ulm. Eine Lage noch weiter in Richtung Osten zwischen dieser Bahnstrecke und der L 1165 hätte gegenüber der geplanten Verknüpfung mit dem Eiselauer Weg die Nachteile, dass es zu einer versetzten Anschlussstelle käme und nicht wie geplant zu einer jeweils gegenüber auf gleicher Höhe liegenden Verknüpfung der beiden Rampen mit dem Eiselauer Weg, was auch eine deutlich bessere Anbindung der südlich der A 8 gelegenen Gewerbegebiete wie auch des Containerbahnhofs an die A 8 mit sich bringt. Darüber hinaus müsste die Brücke über die L 1165 verbreitert werden, da dann die Rampe an die L 1165 angebunden werden müsste und die Einfädelungsspur über die Brücke über die L 1165 hinaus geführt werden müsste. Um zu vermeiden, dass entlang der A 8 in Richtung München in kurzen Abständen Aus- und Einfädelungsspuren der beiden Anschlussstellen Ulm-West und Ulm-Nord aufeinander folgen, was der Verkehrssicherheit abträglich ist, müsste die Parallelfahrbahn südlich der A 8 bis hinter die Brücke über die L 1165 verlängert werden. Zudem müsste das südlich der A 8 vorgesehene Versickerungsbecken verlegt und vergrößert werden, da in diesem Bereich tendenziell mehr Wasser zur Entwässerung anfällt. Eine solche Ausgestaltung wäre auch mit zusätzlichen Kosten verbunden. Mithin stellt die geplante Lage der südlichen Rampe mit Anschluss

an den Eiselauer Weg gegenüber einer anderen denkbaren Lage dieser Rampe die günstigste Lösung dar.

Auf Grund des kurzen Abstands zwischen den beiden Anschlussstellen Ulm-West und Ulm-Nord von ca. 800 m ist es zur Vermeidung von in kurzen Abständen aufeinander folgenden Aus- und Einfädungsspuren gerade auch zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sinnvoll, Parallelfahrbahnen vorzusehen, die diese beiden Anschlussstellen miteinander verbinden und so zur Ausgestaltung als Doppelanschlussstelle führen. Die Lage und Höhe der Parallelfahrbahnen ist maßgeblich bestimmt und vorgegeben durch die vorhandene A 8 bzw. deren sechsstreifigen Ausbau.

### **5.3 Alternativen zur Lage und Gestaltung der Knotenpunkte am Eiselauer Weg**

#### **1. Südlicher Teilknotenpunkt:**

Die Lage des südlichen Teilknotenpunktes am Eiselauer Weg ergibt sich zum einen aus den Anforderungen der technischen Ausgestaltung wie z. B. Radien und Höhenabwicklung der Rampe zur A 8. Zum anderen ist dabei die Lage der vorhandenen Bebauung und der Grundstückszuschnitte zu berücksichtigen. Zudem wird mit der geplanten Lage dieses Teilknotenpunkts im Bereich der Einmündung der Straße Im Lehrer Feld in den Eiselauer Weg erreicht, dass nicht nur die Rampe an den Eiselauer Weg angeschlossen wird, sondern ein gemeinsamer Knotenpunkt mit der Straße Im Lehrer Feld geschaffen wird. Damit ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde mit der jetzt geplanten Lage des südlichen Teilknotenpunkts eine optimale Planung gefunden worden.

Die Ausgestaltung dieses Teilknotenpunkts als Kreisverkehrsplatz bringt bei der Leistungsfähigkeit die Stufe QSV B und damit eine gute Leistungsfähigkeit mit sich. Sowohl hinsichtlich der Leistungsfähigkeit als auch der Verkehrsqualität stellt sich hier ein Kreisverkehrsplatz als günstigste Knotenpunktform dar. Hinsichtlich des Flächenverbrauchs und der Kosten ergeben sich mit einer signalisierten Kreuzung als alternative Knotenpunktform keine Vorteile, da damit zusätzliche Abbiegespuren erforderlich wären und durch die Signalisierung zusätzliche Kosten entstehen würden. Eine nicht signalisierte Kreuzung hätte mit der Stufe QSV E eine nicht ausreichende Leistungsfähigkeit. Damit stellt sich der gewählte Kreisverkehrsplatz insgesamt als günstigste Knotenpunktform dar, die sich auch in die Streckencharakteristik des Eiselauer Wegs ohne weiteres einfügt.

#### **2. Nördlicher Teilknotenpunkt:**

Hinsichtlich der Lage und Ausgestaltung des nördlichen Teilknotenpunkts wurden wegen der Vielzahl der zu verknüpfenden Verkehrsbeziehungen und des nur begrenzt verfügbaren Platzes verschiedene Alternativen für eine möglichst günstige Knotenpunktgestaltung geprüft. Hinsichtlich der Verkehrsbeziehungen ist neben der Anbindung der Rampe der A 8 auch der Verkehr auf dem Ei-

selauer Weg, von und zum Containerbahnhof sowie von und zu den Gewerbegebieten Himmelweiler I und II sowie Dornstadt-Süd leistungsfähig abzuwickeln.

Im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit, die Begreifbarkeit der Verkehrsführung und die Streckencharakteristik, aber auch die Flächeninanspruchnahme einschließlich der Auswirkungen auf die dortigen Betriebe und den Containerbahnhof wurden verschiedene Alternativen schon in einem ersten Schritt in einer Grobanalyse in einem frühen Planungsstadium ohne weitere Detailprüfung ausgeschieden. Dabei handelt es sich einmal um 2 Varianten einer Lösung mit 2 Kreisverkehrsplätzen (4-armig und 5-armig), bei denen sich jedoch die Begreifbarkeit und Flächeninanspruchnahme als kritisch darstellen. Zum anderen handelt es sich um einen 4-armigen Kreisverkehrsplatz mit untergeordneter Anbindung des Containerbahnhofs und der Querspange Mergelgrube sowie um einen 5-armigen Kreisverkehrsplatz mit untergeordneter Anbindung der Querspange Mergelgrube; diese Alternativen bringen jedoch eine unzureichende Anbindung des Containerbahnhofs bzw. der östlich davon gelegenen Gewerbegebiete mit sich.

In einer eingehenderen Betrachtung wurden drei Alternativen untersucht: Als Variante 1 ein 6-armiger Kreisverkehrsplatz (s. Anlage 1 des Erläuterungsberichts), als Variante 2 ein 5-armiger Kreisverkehrsplatz, wobei der Containerbahnhof nachgeordnet durch getrennte Zu-/Ausfahrten angebunden wird (s. Anlage 2 des Erläuterungsberichts) und als Variante 3 ein aufgelöster Knotenpunkt mit drei Einzelknoten (s. Anlage 3 des Erläuterungsberichts).

Ein Vergleich dieser drei Varianten ergibt zusammengefasst Folgendes: In raumordnerischer und städtebaulicher Hinsicht lassen alle drei Varianten insbesondere die weitere Erschließung und Nutzung der nördlich der A 8 gelegenen Gewerbegebiete in vergleichbarer Weise zu.

Gegenüber den beiden anderen Varianten bietet die Variante 1 die direkteste Anbindung des Containerbahnhofs und damit für die verkehrlich gewünschte Verknüpfung von Straße und Schiene die beste Lösung. Bei Variante 2 wird demgegenüber der Containerbahnhof nur nachgeordnet angebunden, und zugleich kommt es dabei zu sich kreuzenden Verkehren ein- und ausfahrender Fahrzeuge auf dem Betriebsgelände, was sich negativ auf die Verkehrssicherheit und den Betriebsablauf auswirkt. Bei Variante 3 ergeben sich größere Wartezeiten an den Einmündungen im Vergleich zur Kreisverkehrsplatzvariante, zudem lassen sich die unterschiedlich gerichteten Verkehrsströme mit Linksein- und -abbiegebeziehungen deutlich schlechter abwickeln; Letzteres gilt insbesondere auch für die Abwicklung des Verkehrs zwischen der Rampe der A 8 und dem Eiselaue Weg. Demgegenüber kommt es bei Variante 1 durch kurze Wartezeiten mit der Stufe QSV B zu einer guten Verkehrsqualität, die durch eine gute Begreifbarkeit - insbesondere im Vergleich zur Variante 3 - und einer maximalen Minimierung von Anfahr-, Beschleunigungs- und Bremsvorgängen weiter gesteigert wird.

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit schneiden Kreisverkehrsplätze allgemein besser ab als Kreuzungen und Einmündungen. Dies gilt für den nördlichen Teilknotenpunkt noch mehr, da dort der Schwerverkehrsanteil überdurchschnittlich hoch ausfällt und für diesen Schwerverkehr ein Kreisverkehrsplatz ohne Vorfahrtberechtigung für eine Fahrtrichtung und die dort eher niedrigeren Ge-

schwindigkeiten von Vorteil ist. Insoweit stellt sich Variante 3 mit den damit verbundenen zusätzlichen Kreuzungen und Einmündungen vergleichsweise als schlechter dar. Zudem ist von Nachteil bei Variante 3, dass die Begreifbarkeit des Gesamtknotens für die Verkehrsteilnehmer infolge der Auflösung in Einzelknoten tendenziell verloren geht. Im Vergleich von Variante 1 und 2 ist festzuhalten, dass Variante 2 bei der Verkehrssicherheit zwar ebenfalls die Vorteile eines Kreisverkehrsplatzes aufweist, jedoch die Verkehrsführung mit sich kreuzenden Verkehren auf dem Betriebsgelände des Containerbahnhofs deutliche Nachteile mit sich bringt.

Hinsichtlich der Umweltverträglichkeit sind bei allen drei Varianten keine großen Unterschiede festzustellen. Dies zeigt sich etwa beim Flächenverbrauch, der mit ca. 29.950 m<sup>2</sup> bei Variante 1 und mit ca. 31.050 m<sup>2</sup> bei den beiden anderen Varianten in der Größenordnung relativ vergleichbar ist, wenngleich Variante 1 insoweit etwas besser abschneidet. Insbesondere auch bezüglich Natur und Landschaft ergeben sich keine wesentlichen Unterschiede, bleiben doch alle Varianten im selben räumlichen Bereich, ohne geschützte Lebensräume zu beeinträchtigen.

In Bezug auf die Auswirkungen der Varianten auf das bebaute Umfeld ist festzuhalten, dass mit Variante 1 insoweit die geringsten Eingriffe verbunden sind. Hinsichtlich des Betriebsgeländes der DB Intermodal Services GmbH kommt es bei den Varianten 1 und 2 im westlichen Betriebsteil zu einem Verlust von jeweils ca. 6.000 m<sup>2</sup>, bei Variante 1 im östlichen Betriebsteil zu einem Verlust von ca. 2.900 m<sup>2</sup>, hingegen bei Variante 2 im östlichen Betriebsteil zu einem Verlust von ca. 4.300 m<sup>2</sup>. Während bei Variante 1 nur der Pfortenbereich umgebaut werden muss, ist bei Variante 2 nicht nur der Pfortenbereich umzubauen, sondern zusätzlich ist die Montagehalle zu verlegen. Zudem wird bei Variante 2 durch die Aufteilung der Zu- und Ausfahrt des Containerbahnhofs in das Betriebsgelände der DUSS GmbH eingegriffen mit der Folge, dass sich die Verkehre auf dem Betriebsgelände kreuzen. Demgegenüber gehen bei Variante 3 hinsichtlich der DB Intermodal Services GmbH nur im westlichen Teil ca. 4.500 - 6.000 m<sup>2</sup> vorhabenbedingt verloren, der östliche Betriebsteil wird nicht tangiert. Allerdings kommt es bei Variante 3 im Unterschied zu den beiden anderen Varianten zu einer erheblichen Inanspruchnahme von Flst. Nr. 666 der Gemarkung Dornstadt, auf dem die Gemeinde Dornstadt bereits die zentralen Niederschlagwasserbehandlungsanlagen für das dortige Gewerbegebiet erstellt hat. Bei Variante 3 müssten diese Anlagen mit erheblichen Mehrkosten beseitigt werden. Wesentliche Beeinträchtigungen der Blau GmbH sind mit keiner der drei Varianten verbunden. Sowohl die DB Intermodal Services GmbH als auch die DUSS GmbH haben sich im Vorfeld für die Variante 1 ausgesprochen (s. Seite 35 des Erläuterungsberichts). Eine Variante mit sich kreuzenden ein- und ausfahrenden Verkehren oder mit einer öffentlichen Zu- bzw. Ausfahrt über Betriebsgelände wird danach abgelehnt.

Hinsichtlich der mit diesen Varianten verbundenen Kosten ist zu berücksichtigen, dass die reinen Herstellungskosten laut Vorhabenträger zugunsten der Variante 1 sprechen, wobei zusätzlich zu berücksichtigen ist, dass bei Variante 2 höhere Kosten wegen der größeren Eingriffe in den Betrieb der DB Intermodal Services GmbH und bei Variante 3 höhere Kosten wegen der notwendigen Verlagerung der Entwässerungseinrichtungen der Stadt Dornstadt im Bereich der Gewerbegebiete Dornstadt-Süd und Himmelweiler zu erwarten sind.

Bei einer Gesamtbewertung zu diesen Varianten 1 bis 3 anhand der vorgenannten Kriterien stellt sich auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung der berührten öffentlichen und privaten Belange die Variante 1, die zur Planfeststellung beantragt wurde, insgesamt als

am besten geeignet dar. Dies beruht insbesondere darauf, dass sich im Hinblick auf die Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit eine Kreisverkehrsplatzlösung wie mit Variante 1 und 2 gegenüber einer Lösung mit aufgelösten Einzelknoten wie mit Variante 3 als klar vorteilhafter erweist. Zudem sind mit der Variante 3 insgesamt die größten Eingriffe in das bebaute Umfeld verbunden. Im Vergleich der beiden Varianten 1 und 2 zeigt sich, dass sich Variante 1 noch besser in das bebaute Umfeld einfügt und darüber hinaus bei Variante 1 die Anbindung des Containerbahnhofs am besten erfolgt.

Zur Radwegführung am nördlichen Teilknotenpunkt wurden eine westliche Führung im Uhrzeigersinn sowie eine östliche Führung gegen den Uhrzeigersinn um den Kreisverkehrsplatz betrachtet (s. Seite 46 des Erläuterungsberichts). Dass der östlichen Führung der Vorzug gegeben wurde, ist nachvollziehbar, da damit eine Querung der Rampe zur A 8 vermieden werden kann, was aus Sicht der Verkehrssicherheit vorzugswürdig erscheint. Eine höhenungleiche Querung scheidet hier aus Sicht der Planfeststellungsbehörde schon aus Kostengründen, aber auch aus Gründen der sozialen Kontrolle bei einer Unterführung des Radverkehrs aus.

#### **5.4 Alternativen zum Ausbau des Eiselauer Wegs und zur Querspange Mergelgrube**

Beim Ausbau des Eiselauer Wegs zwischen den beiden neuen Kreisverkehrsplätzen ist keine sinnvolle Alternative zum geplanten Ausbau entlang der bestehenden Trasse mit Anpassung im Bereich des nördlichen Teilknotenpunkts ersichtlich. Der Ausbau ist zur Anpassung dieses Teilstücks des Eiselauer Wegs an das im Hinblick auf die Anbindung der Anschlussstelle Ulm-Nord und das damit verbundene Verkehrsaufkommen erforderlich, so dass die Null-Variante als Alternative ausscheidet. Im Übrigen wirkt die bereits vorhandene Überführung der A 8 über den Eiselauer Weg mit Bauwerk BW 27 als Zwangspunkt für die Lage des Eiselauer Wegs zwischen den beiden neuen Kreisverkehrsplätzen.

Hinsichtlich der Querspange Mergelgrube ist zu beachten, dass deren Verlauf durch verschiedene Zwangspunkte vorgegeben ist. Zum einen ist diese Querspange an den nördlichen Kreisverkehrsplatz anzuschließen. Zum anderen muss diese Querspange südlich um den Bereich des unmittelbar östlich des neuen Kreisverkehrsplatzes gelegenen Containerbahnhofs und das dortige Betriebsgelände herumgeführt werden, was mit einer parallelen Führung entlang der A 8 und der Querung der Bahnlinie Stuttgart-Ulm mit Bauwerk BW 1 unmittelbar neben der Überführung der A 8 mit Bauwerk BW 28 einhergeht. Im weiteren Verlauf ist diese Querspange an die vorhandene Straßenführung im dortigen Gewerbegebiet anzubinden. Bei dieser Sachlage ist für die Planfeststellungsbehörde keine günstigere alternative Trassenführung dieser Querspange erkennbar.

## **5.5 Abschließende Bewertung**

Nach allem steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass mit der zur Planfeststellung beantragten Planung bei den einzelnen Bestandteilen dieser Planung jeweils diejenige Variante gewählt wurde, die öffentliche und private Belange insgesamt am wenigsten beeinträchtigt. Zugleich drängt sich bei den einzelnen Bestandteilen jeweils auch keine andere Alternative als vorzugswürdige und besser geeignete Lösung im Vergleich zur beantragten Variante auf.

## **6. Anforderungen bei Umweltbelangen**

### **6.1 Lärmschutz**

#### 6.1.1 Lärmschutz nach der 16. BImSchV

##### Allgemeines

Nach § 41 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dieses Sicherstellungsgebot ist striktes Recht und unterliegt nicht der Abwägung.

Die Anforderungen hinsichtlich des Schutzes vor Verkehrslärm im Falle des Baus oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sind in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) näher festgelegt.

Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV ist die Änderung wesentlich, wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird. Zudem ist nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV die Änderung wesentlich, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Nach Satz 2 ist eine Änderung auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird.

Die Schwelle, ab der vom Vorliegen schädlicher Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche auszugehen ist, ist mit der 16. BImSchV verbindlich festgelegt. Die 16. BImSchV gibt in § 2 Abs. 1 je nach Gebiet oder Anlage spezifische Immissionsgrenzwerte für Tag und Nacht vor. Die Art der Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen; ansonsten sind gemäß § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV die Gebiete und Anlagen nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Die sich daraus für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ergebenden Immissionsgrenzwerte beim Verkehrslärm sind einzuhalten. Die Zuordnung der verschiedenen Gebiete und Anlagen entlang der Strecke der mit der jetzigen Planung geplanten Straßen wurde zutreffend vorgenommen (s. Seiten 11f. in Planunterlage 15.4.1 sowie die beiden Übersichtslagepläne in Planunterlage 15.4.4).

Nach § 3 der 16. BImSchV sind die Beurteilungspegel, die mit den Grenzwerten zu vergleichen sind, zu berechnen. Hierfür sind in der Anlage 1 zur 16. BImSchV sowie in den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90, auf die in der genannten Anlage 1 Bezug genommen wird, verbindliche Berechnungsgrundlagen festgelegt. Messungen sind danach nicht vorgesehen.

Hinsichtlich des sechsstreifigen Ausbaus der A 8 sowie der zusätzlichen Parallelfahrbahnen handelt es sich um bauliche Erweiterungen mit zusätzlichen durchgehenden Fahrstreifen und damit um wesentliche Änderungen i. S. v. § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV. Bei den Verbindungsrampen und der Querspange Mergelgrube handelt es sich jeweils um den Bau neuer Straßen bzw. Straßenabschnitte i. S. v. § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV. Der Ausbau des Eiselauner Wegs zwischen den beiden neuen Kreisverkehrsplätzen stellt einen erheblichen baulichen Eingriff i. S. v. § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV dar, bei dem es sich nur dann um eine wesentliche Änderung nach § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV handelt, wenn es dadurch zu einer Lärmpegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht kommt. Es ist für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, dass wegen der beim Verkehrslärm im Planbereich dominierenden A 8 in der Lärmuntersuchung auf einen solchen separaten Nachweis bei dieser Umbaustrecke verzichtet wird, sondern diese Umbaustrecke in das Berechnungsmodell integriert worden ist.

Der von diesem Beschluss erfasste Abschnitt des sechsstreifigen Ausbaus der A 8 erstreckt sich von Bau-km 40+275 bis Bau-km 41+500. Daher ist bei der jetzigen Lärmuntersuchung auch nur dieser Abschnitt zu betrachten. Hinsichtlich des westlich von Bau-km 40+275 liegenden Teils der A 8 im Abschnitt Hohenstadt - Ulm-West verbleibt es bei den Untersuchungen und Festsetzungen zum Lärm nach dem Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Tübingen vom 12.11.2008. Da nach der jetzigen Planung das östliche Abschnittsende bei Bau-km 41+500 und nicht mehr bei Bau-km 41+111 liegt, ist beim östlichen Abschnittsende auch die Ausstrahlungswirkung des Lärms in östlicher Richtung ab Bau-km 41+500 zu untersuchen. Dass die Ausstrahlungs-

wirkung von Lärm auch über den jetzigen Abschnitt hinaus zu prüfen ist, beruht auf Abschnitt „X. Ausdehnung des Lärmschutzbereichs“ Nummer 27 der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97 -. Nach dieser Nummer 27 ist die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen über den Neubau- bzw. Ausbauabschnitt (z. B. Planfeststellungsabschnitt) hinaus für den Bereich zu prüfen, auf den der vom Verkehr im Bauabschnitt ausgehende Lärm ausstrahlt. Dabei ist nach dieser Nummer 27 zu beachten:

- bei der Ermittlung des Beurteilungspegels im Bauabschnitt wird die volle Verkehrsstärke (Verkehrsbelastung des Bauabschnittes und des sich anschließenden, baulich nicht veränderten Bereichs) zugrunde gelegt,
- für die Ermittlung des Beurteilungspegels des vorhandenen, baulich nicht geänderten Bereichs ist jedoch nur die Verkehrsbelastung des Bauabschnitts maßgeblich, die Verkehrsbelastung des sich anschließenden, baulich nicht geänderten Bereichs der vorhandenen Straße ist außer Acht zu lassen, d. h., mit Null anzusetzen.

Diese Ausstrahlungswirkung ist in den Planunterlagen 11.1.2 in den Plänen 2 und 3 mit Isophonlinien für Tag und Nacht dargestellt. Dass es bei diesen Isophonlinien an den Grenzen des jetzigen Planbereichs zu Sprüngen kommt, beruht darauf, dass außerhalb des Planbereichs eben nur noch der vom im Planbereich fahrenden Verkehr herrührende Lärm berücksichtigt wird, nicht aber der Lärm von dem Verkehr, der außerhalb des Planbereichs fährt.

Dass die Ausstrahlungswirkung in westlicher Richtung ab Bau-km 40+275 hier nicht zu betrachten ist, ist darauf zurückzuführen, dass für diesen Bereich westlich von Bau-km 40+275 die gesamte Lärmwirkung und nicht nur der aus dem jetzigen Planbereich ausstrahlende Lärm bereits mit dem Beschluss vom 12.11.2008 berücksichtigt wurde.

### Lärmberechnung im Einzelnen

Vorab ist festzuhalten, dass für die jetzigen Vorhaben mit Planunterlage 11.1.1 eine eigenständige Lärmuntersuchung erstellt wurde, da hinsichtlich der Planänderungen und -ergänzungen keine ergänzende Lärmuntersuchung zu der dem Planfeststellungsbeschluss vom 12.11.2008 zugrundeliegenden Lärmuntersuchung durchgeführt werden kann. Vielmehr ist eine Lärmuntersuchung je für sich in vollem Umfang auf eine Gesamtplanung vorzunehmen, um ein zutreffendes und vollständiges Ergebnis der Lärmimmissionen zu erhalten. Dies bedeutet, dass hinsichtlich des bereits mit Planfeststellungsbeschluss vom 12.11.2008 planfestgestellten sechsstreifigen Ausbaus der A 8 im Bereich von Bau-km 40+275 bis Bau-km 41+111 der Lärmschutz im Rahmen der jetzigen Vorhaben neu betrachtet wird. Dies ermöglicht und bedeutet, dass die neue Lärmuntersuchung sowohl die jetzige Ausgestaltung des Ausbaus der A 8 einschließlich der Schaffung der Doppelanschlussstelle Ulm-West/Ulm-Nord als auch die inzwischen erweiterte Bebauung in den Gewerbegebieten erfasst. Demzufolge wird hinsichtlich des Lärmschutzes die planfestgestellte Planung im von den jetzigen Vorhaben erfassten Bereich von Bau-km 40+275 bis Bau-km 41+111 durch die jetzigen Festsetzungen ersetzt. Nach der jetzigen Planung entfallen die nördlich und südlich entlang der A 8 mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 12.11.2008 planfestgestellten Lärmschutzwände zwischen der Anschlussstelle Ulm-West und der Brücke der A 8 über die Bahnlinie Stuttgart-Ulm er-

satzlos; dies gilt einschließlich der Reststücke dieser Lärmschutzwände, die an der Anschlussstelle Ulm-West über den von der jetzigen Planfeststellung erfassten Bereich hinausreichen, d. h. die westlich vom jetzigen Planbereich befindlichen Reststücke dieser Lärmschutzwände mit einer Länge von ca. 135 m nördlich und ca. 140 m südlich der A 8. Dies bedeutet, dass bei den Berechnungen in der Lärmuntersuchung in Planunterlage 11.1.1 diese beiden Lärmschutzwände nicht berücksichtigt sind.

Der Lärmuntersuchung in Planunterlage 11.1.1 liegen die Berechnungsgrundlagen nach der Anlage 1 der 16. BImSchV sowie die RLS-90 zugrunde, womit das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) (differenziert nach Tag und Nacht), der Lkw-Anteil, die Geschwindigkeit, die Art der Fahrbahndeckschicht sowie ggf. die Längsneigung an Steigungen und Gefällstrecken berücksichtigt werden. Zudem wird bei der Berechnung eine Mitwind-Situation mit 3 m/s von der Lärmquelle zum Immissionsort zugrundegelegt.

Hinsichtlich des Verkehrsaufkommens wird auf eine Verkehrsuntersuchung vom März 2014 (s. Anlage zum Erläuterungsbericht in Planunterlage 1) mit dem Jahr 2025 als Prognosehorizont zurückgegriffen. Die sich daraus ergebenden DTV-Prognosewerte dienen als Basis zum Verkehrsaufkommen auf den einzelnen Vorhabenbestandteilen (A 8, Parallelfahrbahnen Nord und Süd, Verbindungsrampen Nord und Süd, Querspange Mergelgrube sowie Ausbau Eiselauer Weg) bei der Lärmuntersuchung.

Bei den Lärmberechnungen wurde hinsichtlich der sechsstreifigen Fahrbahn der A 8 ein lärmmindernder Asphaltbelag (bituminöser Fahrbahnaufbau mit einer Deckschicht aus Splittmastixasphalt) mit einem Korrekturfaktor von -2 dB(A) angerechnet.

Weiter sind in die Lärmberechnungen eingeflossen die vorhandene Topographie (Daten aus Höhenraster der Landesvermessung) sowie die Geometriedaten der Straßen (Straßengeometrie in Grund- und Aufriss sowie die sich ergebenden Einschnittsoberkanten bzw. der in Abschnitten zum Grundwasserschutz vorgesehene 1,2 m hohe Spritzschutz (als Wall oder als Betonschutzwand) in Dammbereichen als vorhandene Bruch-/Beugungskanten).

Für weitere Einzelheiten zu den Berechnungsgrundlagen der Lärmberechnung wird auf die Lärmuntersuchung in Planunterlage 11.1.1 Bezug genommen.

### Ergebnisse der Lärmberechnung

Die Ergebnisse der Lärmberechnung finden sich hinsichtlich der Bebauung der nördlich und südlich an die A 8 angrenzenden Gewerbegebiete zunächst in Planunterlage 11.1.2 in Plan 1. Daraus ist

ersichtlich, dass es an den Fassaden mit den in diesem Plan 1 angegebenen Immissionsorten Nr. 3, 22, 54, 55, 68, 77, 79, 85, 87, 88, 90, 91 und 95 zu Überschreitungen der Lärmgrenzwerte für Gewerbegebiete nach § 2 Abs. 1 Nr. 4 der 16. BImSchV sowohl tags als auch nachts kommt. Da die dort ermittelten Beurteilungspegel im Zusammenhang mit der baulichen Erweiterung der A 8 um mehrere durchgehende Fahrstreifen (incl. der Parallelfahrbahnen) stehen, bedarf es keiner Untersuchung, ob sich daraus eine Erhöhung dieser Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht ergibt. Danach besteht hinsichtlich dieser aufgeführten Fassaden dem Grunde nach ein Anspruch auf Lärmschutz, soweit diesen Fassaden eine schutzbedürftige und zulässige Büro- oder Wohnnutzung zuzuordnen ist. Dies ist nach der als Anlage zur Planunterlage 11.1.1 beigefügten gutachterlichen Aussage über die Notwendigkeit von passivem Lärmschutz an Gebäuden bei den Fassaden mit den im o. g. Plan 1 angegebenen Immissionsorten Nr. 1, 3, 22, 54, 77, 79, 85 und 90 der Fall bzw. nicht ausgeschlossen; bei den Fassaden mit den im o. g. Plan 1 angegebenen Immissionsorten Nr. 55, 68, 87, 88, 91 und 95 liegt tatsächlich jedoch keine entsprechend schutzbedürftige und zulässige Büro- oder Wohnnutzung vor, so dass insoweit auch kein Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach gegeben ist. Der Immissionsort Nr. 1 wird hier mit behandelt, weil nach der als Anlage zur Planunterlage 11.1.1 beigefügten gutachterlichen Aussage eine entsprechende Schutzbedürftigkeit nicht völlig ausgeschlossen werden kann.

Bei den Fassaden mit den im oben genannten Plan 1 der Planunterlage 11.1.2 angegebenen Immissionsorten Nr. 7, 21, 23, 25, 26, 53, 63, 65, 67, 70, 74, 78, 81, 82, 93 und 94 kommt es nur hinsichtlich des Lärmgrenzwertes für Gewerbegebiete nach § 2 Abs. 1 Nr. 4 der 16. BImSchV in der Nacht zu einer Überschreitung. Da es sich bei diesen Gebäuden um gewerbliche Lager- und Produktionshallen mit vielfach geschlossenen Fassaden ohne Fenster (dies ist nicht nur bei den der A 8 zugewandten Fassaden der Fall) handelt, ist insoweit nicht von einer - sowieso nur am Tage stattfindenden - Büronutzung auszugehen. Vielmehr ist davon auszugehen, dass sich die Büroflächen - soweit vorhanden - auf den der A 8 abgewandten Fassaden befinden, wo die Lärmgrenzwerte für den Tagzeitraum nicht überschritten werden. Darüber hinaus ist in den Bebauungsplänen zu den Gewerbegebieten festgelegt, dass z. T. eine Wohnnutzung ausgeschlossen ist und im Übrigen nur mit Einschränkungen und Auflagen (z. B. Anordnung von Wohnungen innerhalb des Gebäudes oder selbstverantwortlicher Lärmschutzmaßnahmen) bedingt zugelassen ist. Dies wird auch durch die Ergebnisse der als Anlage zur Planunterlage 11.1.1 beigefügten gutachterlichen Aussage über die Notwendigkeit von passivem Lärmschutz an Gebäuden bestätigt. Vor dem Hintergrund, dass keine schutzbedürftige und zulässige Büro- oder Wohnnutzung hinsichtlich der vorgenannten Fassaden nachts stattfindet, kommt wegen der dortigen Einhaltung des Tageslärmgrenzwertes nach § 2 Abs. 3 der 16. BImSchV ein Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach bei diesen Fassaden nicht in Betracht.

Wie den Plänen 2 und 3 der Planunterlage 11.1.2 anhand der Isophonlinien entnommen werden kann, kommt es bei dem Aussiedlerhof Glöckle, Im Stocket 1, zu Lärmpegeln von unter 59 dB(A) tags und zwischen 49 und 54 dB(A) nachts. Da bei Aussiedlerhöfen die Lärmgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV für Kern-, Dorf- und Mischgebiete mit 64 dB(A) tags und 54 dB(A)

nachts anzuwenden sind, ergibt sich vorhabenbedingt keine Überschreitung eines Lärmgrenzwertes bei diesem Aussiedlerhof.

Wie den Plänen 2 und 3 der Planunterlage 11.1.2 entnommen werden kann, liegen sowohl der Hagfelder Hof als Aussiedlerhof als auch die Ortslage des Ulmer Stadtteils Jungingen außerhalb des jetzigen, bei Bau-km 41+500 endenden Planfeststellungsabschnitts bezüglich des Ausbaus der A 8. Auch aus der gemäß Nummer 27 der VLärmSchR 97 berücksichtigten Ausstrahlungswirkung kommt es weder tags noch nachts zu einer Lärmgrenzwertüberschreitung nach der 16. BImSchV, da insoweit sowohl in Bezug auf den Aussiedlerhof als auch auf die Ortslage von Jungingen 59 dB(A) tags bzw. 49 dB(A) nachts nach den Isophonlinien klar unterschritten werden.

Ob sich für diesen Aussiedlerhof oder die Ortslage von Jungingen eine solche Lärmgrenzwertüberschreitung im Zusammenhang mit dem Folgeausbauabschnitt der A 8 ab Bau-km 41+500 ergibt, bleibt der Prüfung im Planfeststellungsverfahren zu diesem Folgeausbauabschnitt vorbehalten; dies ist jedoch nicht Gegenstand des jetzigen Planfeststellungsverfahrens.

### Lärmschutzmaßnahmen

Nach den vorstehend angeführten Ergebnissen der Lärmberechnungen in Planunterlage 11.1.2 kommt es bei insgesamt 13 Fassaden zu Überschreitungen der Lärmgrenzwerte tags und nachts (wobei wegen der nur tagsüber stattfindenden schutzbedürftigen und zulässigen Büro- oder Wohnnutzung letztlich nur die Überschreitung des Tageslärmgrenzwertes relevant ist). Diese Fassaden befinden sich an Gebäuden, die nördlich und südlich entlang der A 8 in Gewerbegebieten liegen. Zwar besteht bei Überschreiten der Lärmgrenzwerte grundsätzlich ein Anspruch auf aktive Schallschutzmaßnahmen. Jedoch gilt dies nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Ebenso obliegt es nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (s. Urteil vom 20.01.2010 - 9 A 22/08, NVwZ 2010, 1151, Rn 48 und 53) der Planfeststellungsbehörde, in Ausübung ihres Abwägungsspielraums zu entscheiden, ob ein teilweise oder vollständiger Verzicht auf den grundsätzlich gebotenen Vollschutz im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes gerechtfertigt erscheint.

Als aktive Lärmschutzmaßnahme wirkt zum einen die Verwendung eines lärmmindernden Asphaltbelags (bituminöser Fahrbahnaufbau mit einer Deckschicht aus Splittmastixasphalt) hinsichtlich der sechsstreifigen Fahrbahn der A 8, was zu einer Lärmreduzierung von 2 dB(A) führt. Die Verwendung dieses Fahrbahnbelags oder eines anderen Belags, der mindestens dieselbe lärmmindernde Wirkung von -2dB(A) aufweist, wird in einer Nebenbestimmung festgesetzt. Als weitere aktive Lärmschutzmaßnahme ist der in Abschnitten zum Grundwasserschutz vorgesehene 1,2 m hohe Spritzschutz als Wall oder als Betonschutzwand zu werten, was ebenfalls zur Reduzierung des von der A 8 ausgehenden Lärms beiträgt.

Als weitere aktive Lärmschutzmaßnahme käme nur eine Lärmschutzwand nördlich und südlich entlang der A 8 in Betracht. Nach den Angaben des bei diesen Vorhaben tätigen Ingenieurbüros sowie der Vorhabenträger würde eine solche Lärmschutzwand nördlich der A 8 bei einer Länge von ca. 1.340 m ca. 970.000 Euro und eine Lärmschutzwand südlich der A 8 bei einer Länge von ca. 1.210 m ca. 880.000 Euro kosten. Insgesamt entstünden Kosten in Höhe von ca. 1.850.000 Euro. Dieser Kostenaufwand ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unverhältnismäßig. Dies beruht darauf, dass bei den 13 Fassaden, bei denen nach der Lärmuntersuchung auch der Tageslärmgrenzwert überschritten wird, nicht überall eine schutzbedürftige und zulässige Büro- oder Wohnnutzung zuzuordnen ist. Vielmehr ist von vornherein davon auszugehen, dass bei den Lager- und Produktionshallen bei den der A 8 zugewandten Fassaden, die nicht einmal Fenster aufweisen, vielfach gerade keine schutzbedürftige und zulässige Büro- oder Wohnnutzung vorliegt, so dass insoweit auch kein Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach gegeben ist. Auch bei den nicht unmittelbar der A 8 zugewandten Fassaden handelt es sich vielfach um fensterlose Fassaden. Darüber hinaus sind nach den baurechtlichen Festsetzungen Wohnnutzungen wenn überhaupt, dann nur mit schon wegen der Vorbelastung aus der vorhandenen A 8 gegebenen Einschränkungen und Auflagen zulässig. Dann aber wird nur an vergleichsweise wenigen Fassaden eine schutzbedürftige und zulässige Büro- oder Wohnnutzung vorliegen, bei der dem Grunde nach ein Anspruch auf Lärmschutz besteht.

Diese Einschätzung wird bestätigt durch die Ergebnisse der als Anlage zur Planunterlage 11.1.1 beigefügten gutachterlichen Aussage über die Notwendigkeit von passivem Lärmschutz an Gebäuden. Daraus kann auch entnommen werden, dass es im Hinblick auf die nach dieser gutachterlichen Aussage verbleibenden Fassaden, bei denen ein Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach nicht ausgeschlossen werden kann, auf Grund der betroffenen Glasflächen zu maximalen Gesamtkosten von 208.500 Euro kommt, wobei erfahrungsgemäß eine umfassende Verbesserung der Außenbauteile (Fenster) nicht erforderlich ist, so dass von deutlich geringeren Kosten für Maßnahmen des passiven Lärmschutzes ausgegangen werden kann. Dies aber rechtfertigt den hohen Kostenaufwand für Lärmschutzwände entlang der A 8 im Vergleich zu passiven Lärmschutzmaßnahmen nicht. Zudem kann davon ausgegangen werden, dass wegen der bereits bestehenden hohen Lärmvorbelastung durch die vorhandene A 8 bei den noch nicht lange vorhandenen Gewerbegebäuden - soweit erforderlich - mit einer solchen Qualität gebaut worden ist, dass die Maßgaben der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) sowie ergänzend der entsprechend anwendbaren Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) hinsichtlich passiven Lärmschutzes faktisch bereits jetzt erfüllt sein werden.

Vor diesem Hintergrund kommt die Planfeststellungsbehörde in der Abwägung zu dem Ergebnis, dass in Bezug auf die Fassaden, bei denen es zu Überschreitungen der Lärmgrenzwerte tags und nachts kommt, Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes über die beiden vorgesehenen Maßnahmen hinaus, insbesondere Lärmschutzwände entlang der A 8, als unverhältnismäßig ausscheiden.

Dann aber besteht gemäß § 42 Abs. 2 BImSchG bei den in Nummer 1 der Weiteren Entscheidungen dieses Beschlusses aufgeführten Fassaden - soweit diesen Fassaden eine schutzbedürftige

und zulässige Büro- oder Wohnnutzung zuzuordnen ist - nach Maßgabe der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) sowie ergänzend der entsprechend anwendbaren Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) dem Grunde nach ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen. Soweit bei diesen Gebäuden der Tageslärmgrenzwert überschritten wird, besteht zusätzlich ein Anspruch auf Außenwohnbereichsentschädigung in entsprechender Anwendung der VLärmSchR 97.

#### 6.1.2 Gesamtlärbetrachtung (Summenpegel)

Der Beurteilungspegel im Sinne der 16. BImSchV bezieht sich ausschließlich auf Lärm, der von neu zu bauenden oder zu ändernden Verkehrswegen ausgeht. Es ist danach grundsätzlich kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden. Vorbelastungen durch vorhandene Verkehrswege bleiben für den allein auf die Immissionen des jeweiligen Vorhabens abstellenden Schallschutz nach der 16. BImSchV grundsätzlich unbeachtlich.

Allerdings ist ausnahmsweise bereits vorhandener Verkehrslärm und der durch den Bau der jetzigen Straßenbauvorhaben entstehende zusätzliche Lärm als Summenpegel in der Abwägung dann zu berücksichtigen, wenn die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle, d. h. die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle oder die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung, überschritten wird, was nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (s. Urteil vom 07.03.2007 - 9 C 2.06 -, BVerwGE 128, 177, und Urteil vom 13.05.2009 - 9 A 72.07 -, BVerwGE 134, 45) bei einem äquivalenten Dauerschallpegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts angenommen wird.

Allerdings ist bei den jetzigen Vorhaben anzuführen, dass die Lärmbelastung durch den Verkehr auf der A 8 im dortigen Bereich dominierend ist. Bereits im Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Tübingen vom 12.11.2008 wurde insoweit auf Seite 126 ausgeführt, dass infolge der Überdeckung durch Verkehrslärm aus der A 8 Einflüsse anderer Lärmquellen im Untersuchungsraum nach gutachtlicher Einschätzung zu vernachlässigen sind. Angesichts des nach wie vor dominierenden Lärmbeitrags durch den Verkehr der A 8 im von den jetzigen Vorhaben betroffenen Bereich ist es weiterhin sachgerecht, Lärmimmissionsbeiträge aus anderen Lärmquellen im dortigen Bereich als nachrangig zu betrachten, so dass eine Gesamtlärm-Betrachtung letztlich einer Lärmuntersuchung nur der A 8 entspricht, da andere Lärmbeiträge vergleichsweise untergeordnet sind. Als Ergebnis der Abwägung ergibt sich aus einer Gesamtlärm-Betrachtung hier kein zusätzlicher Anspruch auf Lärmschutz.

#### 6.1.3 Mittelbare Lärmwirkungen

§ 41 BImSchG und die 16. BImSchV beziehen sich nur auf den Lärm, der von den zu bauenden jetzigen Straßenbauvorhaben selbst ausgeht. Die 16. BImSchV ist nicht anwendbar, wenn infolge der jetzigen Straßenbauvorhaben durch vorhabenbedingte Verkehrsverlagerungen der Verkehr auf

einer anderen vorhandenen Straße zunimmt. Der auf dem Mehrverkehr beruhende Lärmzuwachs ist vielmehr im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Dies setzt voraus, dass vorhabenbedingt überhaupt eine Verkehrszunahme auf anderen Straßen verursacht wird. Dies wird unter Außerachtlassung der allgemeinen Verkehrszunahme, der Verkehrszunahme durch weitere Gewerbeansiedlungen und anderer Straßenbauvorhaben nicht der Fall sein. Vielmehr wird es durch die erheblich verbesserte Verkehrsanbindung des Containerbahnhofs an die A 8 zu Verkehrsentlastungen kommen, da der Ziel- und Quellverkehr des Containerbahnhofs wie auch der dortigen Gewerbegebiete nördlich und südlich der A 8 nicht mehr über die Anschlussstelle Ulm-Lehr an der B 10 auf die A 8 gelangen wird, sondern künftig über die neue Anschlussstelle Ulm-Nord direkt an der A 8. Zudem wird diese neue Anschlussstelle dazu beitragen, dass der Ausweichverkehr im Ulmer Norden abnehmen wird.

Da es mithin zu keiner vorhabenbedingten Verkehrszunahme infolge von Verkehrsverlagerungen an anderen Straßenabschnitten kommt, werden auch keine mittelbaren Lärmzunahmen durch die jetzigen Straßenbauvorhaben verursacht. Vielmehr wird es durch die Verkehrsabnahme infolge der besseren Anbindung des Containerbahnhofs und der dortigen Gewerbegebiete an die A 8 auch zu einer entsprechenden Lärmabnahme kommen. Aus diesem Resultat kann keine Veranlassung für Lärmschutzmaßnahmen abgeleitet werden.

#### 6.1.4 Stellungnahme der Stadt Ulm und der Ortsverwaltung Jungingen zum Lärm

a) Sowohl die Stadt Ulm als auch die Ortsverwaltung Jungingen fordern die Herstellung einer Lärmschutzwand auf der Südseite der A 8 im Rahmen der jetzigen Vorhaben. Dabei sei - so die Ortsvorsteherin von Jungingen im Erörterungstermin - auch zu berücksichtigen, dass bereits jetzt eine Lärmbelastung in Jungingen durch die vorhandenen Verkehrswege (insbesondere A 8 und B 10) sowie der Lage nahe zum Stadtgebiet von Ulm und den Gewerbegebieten entlang der A 8 gegeben sei; insoweit seien auch die Naherholungsmöglichkeiten für die Bürgerinnen und Bürger von Jungingen begrenzt.

Wie aus den vorherigen Abschnitten 6.1.1 bis 6.1.3 hervorgeht, kommt es durch die jetzigen Vorhaben in Bezug auf die Ortslage von Jungingen einschließlich der Bebauung am nördlichen Ortsrand von Jungingen zu keinen Überschreitungen von Lärmgrenzwerten, die einen Anspruch auf Lärmschutz begründen könnten. Wie sich den Plänen 2 und 3 der Planunterlage 11.1.2 entnehmen lässt, befindet sich die Bebauung von Jungingen vollständig außerhalb des Einwirkungsbereichs mit Lärm von der A 8 aus dem jetzigen Planbereich, bei dem es zu Überschreitungen der für Wohngebiete nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV geltenden Lärmgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts kommt. Dies gilt auch unter Einbeziehung der Ausstrahlungswirkung nach Nummer 27 der VLärmSchR 97. Soweit es vorhabenbedingt zu Überschreitungen von Lärmgrenzwerten bei Gebäuden im Bereich der Gewerbegebiete nördlich und südlich der A 8 kommt, wird diesen mit Ansprüchen auf passiven Lärmschutz Rechnung getragen. Wie oben in Abschnitt 6.1.1 dargestellt, kommt aus Gründen der Verhältnismäßigkeit wegen der eher geringen Anzahl an Fassaden, bei denen ein Lärmschutzanspruch besteht, und wegen der relativ hohen Kosten im Vergleich zu passiven Lärmschutzmaßnahmen eine Lärmschutzwand nicht in Betracht.

Darüber hinaus ist Folgendes zu berücksichtigen: Der von der jetzigen Planung erfasste Abschnitt der A 8 von Bau-km 40+275 bis Bau-km 41+500 liegt nordwestlich von Jungingen; dies führt zusammen mit dem Umstand, dass Jungingen im Verhältnis zur A 8 tiefer liegt, dazu, dass der Schall sozusagen „über Jungingen hinweggeht“, so dass die Erstellung einer Lärmschutzwand an der Südseite der A 8 im jetzigen Planbereich für die Bebauung von Jungingen letztlich kaum - wenn überhaupt - eine Minimierung des Lärms bewirken würde. Dann aber ist auch im Rahmen der allgemeinen Abwägung unterhalb der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV die Erstellung einer Lärmschutzwand auf der Südseite der A 8 im jetzigen Planbereich nicht veranlasst, da insbesondere im Hinblick auf den Kostenaufwand für eine Lärmschutzwand einerseits und den kaum gegebenen Nutzen für eine Lärminderung in der Ortslage von Jungingen andererseits eine solche Lärmschutzwand unverhältnismäßig wäre. Auch im Hinblick auf die beiden Aussiedlerhöfe Glöcke und Hagfelder Hof, bei denen die Lärmgrenzwerte nach der 16. BImSchV eingehalten sind, wäre im Lichte der allgemeinen Abwägung eine Lärmschutzwand auf der Südseite der A 8 schon aus Kostengründen unverhältnismäßig, zumal der Hagfelder Hof auch außerhalb des eigentlichen Einwirkungsbereichs des jetzigen Planbereichs liegt. Anzumerken ist noch, dass sich die Frage einer Lärmschutzwand auf der Südseite der A 8 im Folgeausbauabschnitt ab Bau-km 41+500 in Richtung AK Ulm/Elchingen erneut stellen kann, da dieser Abschnitt zum einen unmittelbar nördlich der Ortslage von Jungingen liegt und zum anderen durch das hier zwischen der A 8 und dem nördlichen Ortsrand von Jungingen von West nach Ost abfallende Gelände sich der Lärm von der A 8 verstärkt aus Richtung Osten auswirken kann, so dass eine Lärmschutzwand auf der Südseite der A 8 in Teilbereichen des Folgeausbauabschnitts möglicherweise eine signifikante Lärminderung für Jungingen bewirken könnte. Dies zu prüfen, muss jedoch der Planung für den Folgeausbauabschnitt vorbehalten bleiben.

Im Übrigen ist anzumerken, dass zwar eine Lärmvorbelastung in Jungingen gegeben ist, jedoch vor dem Hintergrund der vorgenannten Aspekte - insbesondere die topographische Lage von Jungingen zur A 8 sowie die in Bezug auf die Ortslage von Jungingen nordwestlich versetzte Lage des jetzigen Planbereichs - eine Lärmschutzwand südlich entlang der A 8 im Bereich von Bau-km 40+275 bis Bau-km 41+500 an der bestehenden Situation kaum etwas - wenn überhaupt - ändern könnte. Zudem würde eine solche Lärmschutzwand an der A 8 nichts zur Verringerung von Lärm durch die B 10 oder durch die Lage nahe dem Stadtgebiet von Ulm oder durch Gewerbegebiete ändern können. Ebenso wenig würde sich mit einer solchen Lärmschutzwand im Planbereich etwas zugunsten der Naherholungsmöglichkeiten für die Bürgerinnen und Bürger von Jungingen signifikant ändern, zumal sich wegen der vorhandenen Verkehrswege und Gewerbegebiete die Naherholung vorrangig in nördlicher, nordöstlicher und östlicher Richtung orientieren wird, mithin in Gebiete, in denen sich eine solche Lärmschutzwand sowieso nicht auswirken würde.

b) In der Stellungnahme der Ortsverwaltung Jungingen wird zudem vorgetragen, dass der Lärm der A 8 von den nahe an der A 8 gelegenen Gewerbegebäuden durch Reflexionen in den Ort Jungingen hineingeworfen würde. Auch wenn in der Stellungnahme insoweit auf „erste Erfahrungen“ mit kürzlich errichteten Gebäuden verwiesen wird, ist es für die Planfeststellungsbehörde dennoch plausibel, wenn seitens des Lärmgutachters angeführt wird, dass Jungingen wegen seiner gegenüber der A 8 tieferen Lage von den Schallreflexionen des von der A 8 ausgehenden Lärms durch die dortigen Gewerbegebäude nicht betroffen ist, da bei Schallreflexionen wie bei Licht gilt, dass

der Einfallwinkel gleich dem Ausfallwinkel ist, so dass der reflektierte Schall nach oben hin abgeleitet wird und „verloren geht“. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im Planbereich die A 8 bereits im Bestand in Dammlage verläuft und im Zuge des Ausbaus die Dammlage sich noch erhöht. Aus dieser Dammlage ergibt sich eine noch deutlichere Höherlage der A 8 gegenüber der Ortslage von Jungingen, als es nach der vorhandenen Topographie schon der Fall wäre.

c) In der Stellungnahme der Ortsverwaltung Jungingen wird zudem vorgebracht, dass ein höheres Verkehrsaufkommen auf der A 8 eine höhere Lärmbelastung generieren werde. Hierzu ist darauf hinzuweisen, dass der Lärmuntersuchung die als Anlage zum Erläuterungsbericht in Planunterlage 1 vorgelegte aktualisierte Verkehrsuntersuchung zugrunde liegt, deren Ergebnisse zum Verkehrsaufkommen sich auf den Prognosehorizont 2025 beziehen. Mithin wird bei der Lärmuntersuchung insoweit die befürchtete Verkehrszunahme auf der A 8 berücksichtigt, indem in dieser Verkehrsuntersuchung (s. Abbildungen 2.1 und 4.1 im Anhang) für den werktäglichen Gesamtverkehr auf der A 8 im jetzigen Ausbauabschnitt von 2010 bis zum Prognosejahr 2025 eine Zunahme des Verkehrs in der Größenordnung von über 60.000 Kfz/24h auf ca. 80.000 Kfz/24h prognostiziert wird.

d) Seitens der Ortsverwaltung Jungingen wird weiter vorgetragen, dass ein ständig zunehmender Lkw-Verkehr durch den Containerbahnhof und das Gewerbegebiet Ulm-Nord die Forderung nach einem Lärmschutz zusätzlich begründen würde. Da in der Verkehrsuntersuchung eine Prognose des Gesamtverkehrs bezogen auf das Jahr 2025 erstellt wurde, ist darin auch der Lkw-Verkehr mit enthalten. Dabei wurde bei der Verkehrsuntersuchung auch eine Prognose zu den Gewerbeansiedlungen im Ulmer Norden mit einbezogen (s. Seite 6 in der Verkehrsuntersuchung). Daher ist der angesprochene zusätzliche Lkw-Verkehr in der Verkehrsprognose und damit auch in der Lärmuntersuchung, die den prognostizierten Gesamtverkehr zugrunde legt, berücksichtigt. Bei dem Lkw-Verkehr in Zusammenhang mit dem Containerbahnhof ist zudem zu berücksichtigen, dass durch dessen direkte Anbindung an die A 8 über die neue Anschlussstelle Ulm-Nord die umwegige Anbindung über die Anschlussstelle Ulm-Lehr an der B 10 wegfällt, was zu Lärmreduzierungen an der bisherigen umwegigen Strecke führt.

e) In der Stellungnahme der Ortsverwaltung Jungingen wird befürchtet, dass der geplante Doppelanschluss vermehrt Brems- und Beschleunigungsgeräusche zur Folge haben werde. Hierzu ist anzumerken, dass die Berechnungen zum Lärm nach den Vorgaben der 16. BImSchV und der RLS-90 und damit auch aus Gründen der Vergleichbarkeit und Gleichbehandlung standardisiert erfolgen. Im Rahmen dieser Vorgaben ist nicht vorgesehen, etwaige vermehrte Brems- und Beschleunigungsgeräusche an Autobahnanschlussstellen bei den Berechnungen der Beurteilungsspiegel beim Lärm mit zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist angesichts des erheblichen Verkehrsaufkommens auf der A 8 davon auszugehen, dass solche etwaigen vermehrten Brems- und Beschleunigungsgeräusche im Verhältnis zum sonstigen Lärm „untergehen“.

f) Soweit in der Stellungnahme der Ortsverwaltung Jungingen angeführt wird, dass der Lärm insbesondere in den niedrigen Frequenzen heute schon als störend empfunden werde, ist auch hier

darauf hinzuweisen, dass die Berechnungen zum Lärm nach den Vorgaben der 16. BImSchV und der RLS-90 und damit auch aus Gründen der Vergleichbarkeit und Gleichbehandlung standardisiert erfolgen. Auch insoweit gilt, dass nach den Ergebnissen der Lärmuntersuchung die Lärmgrenzwerte eingehalten werden und sich insoweit vorhabenbedingt kein Anspruch auf Lärmschutz begründen lässt. Es bleibt dabei, dass sich auch im Rahmen der allgemeinen Abwägung kein Anspruch auf einen Lärmschutz durch eine Lärmschutzwand auf der Südseite der A 8 ergibt.

g) In der Stellungnahme der Ortsverwaltung Jungingen wird angesprochen, dass von einem Vertreter der Straßenbauverwaltung in Bayern geäußert worden sei, dass es für den Lärmschutz eine Gleichbehandlung gebe, was bedeute, wenn in Baden-Württemberg ein Lärmschutz komme, komme dieser auch in Bayern. Zudem wird angeführt, dass andere Gemeinden entlang der A 8 auch einen Lärmschutz erhalten würden. Hierzu ist festzuhalten, dass es keine Gleichbehandlung dahingehend gibt, dass es allein deshalb, weil es an einem Ort Lärmschutz gibt, dann auch an einem anderen Ort Lärmschutz geben müsste. Vielmehr hängt ein Anspruch auf Lärmschutz an einem bestimmten Ort davon ab, ob dort die einschlägigen Voraussetzungen dafür erfüllt sind. Da hinsichtlich der jetzigen Vorhaben in Bezug auf Jungingen nach den Ergebnissen der Lärmuntersuchung die Lärmgrenzwerte eingehalten werden, lässt sich insoweit vorhabenbedingt kein Anspruch auf Lärmschutz begründen. Auch im Rahmen der allgemeinen Abwägung ergibt sich kein Anspruch auf einen Lärmschutz durch eine Lärmschutzwand auf der Südseite der A 8. Ob sich aus dem mit dem Folgeausbauabschnitt verbundenen Lärm etwas anderes ergibt, bleibt der Prüfung zu diesem Folgeausbauabschnitt vorbehalten.

h) Zu ergänzen ist, dass im Erörterungstermin auf die Frage, ob seitens der Vorhabenträger auf freiwilliger Basis Lärmschutzmaßnahmen entlang der A 8 getroffen werden würden, seitens der Straßenbauverwaltung darauf hingewiesen wurde, dass der Bund Kosten für solche Maßnahmen nur dann übernimmt, wenn Lärmschutz nach den gesetzlichen Regelungen vorgeschrieben ist; die Straßenbauverwaltung sieht sich an diese Vorgaben des Bundes gebunden. Seitens der Stadt Ulm wurde dazu vorgetragen, dass die Stadt Ulm nicht Straßenbaulastträgerin der A 8 ist und sich daher die Forderung der Stadt Ulm nach Lärmschutz zugunsten von Jungingen an den Bund richtet. Bei einer Freiwilligkeitsleistung seitens der Stadt Ulm sei zu berücksichtigen, dass dies in Relation zur Situation an anderen Stellen in der Stadt Ulm abgewogen werden müsste. Angesichts dieser für die Planfeststellungsbehörde jeweils nachvollziehbaren Gründe sind Lärmschutzmaßnahmen entlang der A 8 seitens der Vorhabenträger auf freiwilliger Basis nicht zu erwarten.

#### 6.1.5 Einwendungen zum Lärm

Die im Rahmen einer Unterschriftenliste vorgetragenen Einwendungen beziehen sich auf das Thema Lärm mit der Forderung nach Lärmschutzmaßnahmen zugunsten von Jungingen.

Hierzu wird zunächst zur Vermeidung von Wiederholungen auf die obigen Ausführungen in den Abschnitten 6.1.1 bis 6.1.4 Bezug genommen.

Daraus geht hervor, dass die in der näheren Zukunft absehbare Verkehrsentwicklung im Rahmen der Verkehrsuntersuchung mit ihrem Prognosehorizont 2025 erfasst ist. Danach wird insbesondere für die A 8 eine Zunahme des gesamten Verkehrsaufkommens in der Größenordnung von über 60.000 Kfz/24h auf ca. 80.000 Kfz/24h prognostiziert, worin auch der Lkw-Verkehr mit enthalten ist. In die Verkehrsuntersuchung eingeschlossen ist auch eine Prognose zu den Gewerbeansiedlungen im Ulmer Norden, was ebenfalls den Lkw-Verkehr besonders berücksichtigt. Demzufolge ist die in der Unterschriftenliste befürchtete höhere Zahl an Kraftfahrzeugen entlang der A 8 mit entsprechend höherer Lärmentwicklung angemessen in der Lärmuntersuchung zugrunde gelegt worden, da die Ergebnisse dieser Verkehrsuntersuchung zum künftigen Verkehrsaufkommen als Grundlage für die Lärmberechnungen verwendet wurden.

Zu den in der Unterschriftenliste ebenfalls befürchteten Lärmreflexionen von der A 8 in den Ort Jungingen im Zusammenhang mit nahe an der A 8 gelegenen Gewerbegebäuden ist nochmals darauf hinzuweisen, dass die Ausführungen des Lärmgutachters hierzu plausibel sind, wonach Jungingen wegen seiner gegenüber der A 8 tieferen Lage von den Schallreflexionen des von der A 8 ausgehenden Lärms durch die dortigen Gewerbegebäude nicht betroffen ist, da bei Schallreflexionen wie bei Licht gilt, dass der Einfallswinkel gleich dem Ausfallwinkel ist, so dass der reflektierte Schall nach oben hin abgegeben wird und „verloren geht“. Darüber hinaus liegt die A 8 durch ihre Dammlage im Planbereich erst recht noch höher gegenüber der Ortslage von Jungingen.

Wie den Ergebnissen der Lärmuntersuchung in den Plänen 2 und 3 der Planunterlage 11.1.2 entnommen werden kann, werden mit den jetzigen Vorhaben die Lärmgrenzwerte nach der 16. BImSchV auch hinsichtlich der im Planbereich relevanten Aussiedlerhöfe Glöckle und Hagfelder Hof eingehalten. Auch im Hinblick auf diese beiden Aussiedlerhöfe, bei denen die Lärmgrenzwerte nach der 16. BImSchV eingehalten sind, wäre im Lichte der allgemeinen Abwägung eine Lärmschutzwand auf der Südseite der A 8 schon aus Kostengründen unverhältnismäßig, zumal der Hagfelder Hof auch außerhalb des eigentlichen Einwirkungsbereichs des jetzigen Planbereichs liegt.

Laut der Unterschriftenliste werde die Wohn- und Lebensqualität der Junginger Bürger durch den sechsstreifigen Ausbau der A 8 extrem negativ beeinflusst. Insoweit werden neben gesundheitlichen Folgewirkungen von Lärm insbesondere Störungen des Aufenthalts im Freien wie auch von Naherholungsbereichen und die Entwertung von Grundstücken entlang der nördlichen Ortsgrenze angesprochen. Hierzu ist zunächst darauf hinzuweisen, dass es durch die vorhandene A 8 bereits eine Lärmvorbelastung gerade im Bereich des nördlichen Ortsrandes von Jungingen gibt. Mithin ist es nicht so, dass mit dem jetzigen Ausbau der A 8 im Planbereich erstmals überhaupt Lärm durch die A 8 entsteht. Darüber hinaus werden mit den jetzigen Vorhaben aktive Lärmschutzmaßnahmen an der A 8 mit dem Aufbringen eines lärmindernden Asphalt mit einer Lärmreduzierungs-Wirkung von -2 dB(A) sowie der Anbringung von Spritzschutz als Wall oder als Betonschutzwand umgesetzt, die den Lärm von der A 8 entsprechend reduzieren. Darüber hinaus kommt es ausweislich der Pläne 2 und 3 der Planunterlage 11.1.2 in der Ortslage von Jungingen vorhabenbedingt nicht einmal zu Überschreitungen der Lärmgrenzwerte für Wohngebiete nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts. Dann kann von einer vorhabenbedingten Gesundheitsgefährdung, die bei 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts anzusetzen ist, im Hinblick auf

die Ortslage von Jungingen keine Rede sein. Da die Lärmgrenzwerte für Wohngebiete nach der 16. BImSchV vorhabenbedingt eingehalten werden, kommt es insoweit auch zu keinen unzumutbaren Beeinträchtigungen hinsichtlich des Aufenthalts im Freien. Hinsichtlich der Naherholungsmöglichkeiten gilt das oben Gesagte, wonach sich mit einer solchen Lärmschutzwand im Planbereich nichts zugunsten der Naherholungsmöglichkeiten für die Bürgerinnen und Bürger von Jungingen signifikant ändern würde, zumal sich wegen der vorhandenen Verkehrswege und Gewerbegebiete die Naherholung vorrangig in nördlicher, nordöstlicher und östlicher Richtung orientieren wird, mit hin in Gebiete, in denen sich eine Lärmschutzwand im Planbereich auf der Südseite der A 8 sowieso nicht auswirken würde. Angesichts der Einhaltung der Lärmgrenzwerte für Wohngebiete nach der 16. BImSchV und im Hinblick auf die bereits jetzt vorhandene Lärmvorbelastung durch die A 8 ist nicht von einer vorhabenbedingten Entwertung der Grundstücke entlang der nördlichen Ortsgrenze von Jungingen auszugehen; im Übrigen ist insoweit auf die Ausführungen unten in Abschnitt 8.1.2 zu verweisen.

Hinsichtlich des mit der Unterschriftenliste angesprochenen Ausbaus von Wohn- und Gewerbeflächen auf Gemarkung Jungingen ist anzumerken, dass die Ausweisung von Wohn- und Gewerbegebieten und deren Ausgestaltung einschließlich etwaiger damit verbundener Lärmschutzmaßnahmen nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist. Dies gilt erst recht für Fragen der sinnvollen Verkehrsplanung bei Wohn- oder Gewerbegebieten oder der besseren Einbindung des ÖPNV bei neuen Gewerbegebieten oder der Schaffung neuer Arbeitsplätze in der Region Ulm.

Soweit von Einwanderseite im Erörterungstermin angeführt wird, dass in Jungingen bereits jetzt eine deutliche Lärmzunahme auf Grund der Gewerbegebiete zu spüren sei, ist dies nicht den jetzigen Vorhaben anzulasten, sondern steht in Zusammenhang mit diesen Gewerbegebieten. Soweit damit Schallreflexionen durch dortige Gewerbegebäude angesprochen werden, ist auf die obigen Ausführungen hierzu zu verweisen.

## **6.2 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung**

Die Zulässigkeit von Eingriffen in Natur und Landschaft ist in §§ 14 und 15 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) geregelt. Ergänzende Regelungen finden sich in §§ 14 und 15 des Naturschutzgesetzes (NatSchG). Diese Vorschriften sind striktes Recht, das nicht der Abwägung unterfällt.

Der Beurteilung liegt die Landschaftspflegerische Begleitplanung insbesondere in dem Erläuterungsbericht in Planunterlage 12.2.1 sowie in den LBP-Maßnahmenplänen in den Planunterlagen 12.2.7.1 bis 12.2.7.4. zugrunde.

### **6.2.1 Vorliegen von Eingriffen in Natur und Landschaft**

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

Im Erläuterungsbericht in Planunterlage 12.2.1 sind die anlage-, bau- und betriebsbedingten Auswirkungen der Straßenbauvorhaben zusammengefasst auf den Seiten 33f. und eine ausführlichere Ableitung des Kompensationsbedarfs aus den anlage-, bau- und betriebsbedingten Auswirkungen für das Schutzgut Tiere und Pflanzen auf den Seiten 39 bis 42, für das Schutzgut Boden auf den Seiten 49f. sowie für die Schutzgüter Wasser sowie Landschaft und Erholung auf den Seiten 53f. dargestellt. Für die Einzelheiten wird hierauf verwiesen. Diese Darstellung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde fachlich zutreffend und umfassend.

Auswirkungen mit Eingriffen in Natur und Landschaft ergeben sich bei diesem Vorhaben im Wesentlichen in folgender Hinsicht:

Bei dem Vorhaben kommt es beim Schutzgut Tiere und Pflanzen zu erheblichen Eingriffen durch Versiegelungen, die ebenso wie Böschungen, Abgrabungen oder bauzeitliche Inanspruchnahmen zum Verlust von Hecken, Ruderalfluren und Verkehrsbegleitgrün führen. Dabei kommt es auch zu Beeinträchtigungen von als gesetzlich geschützte Biotop eingestuften Gehölzen (drei Hecken entlang von Verkehrswegen (Biotop-Nr. 2813, 2814 und 2818) sowie einer grabenbegleitenden Hecke (Biotop-Nr. 2820)). Zudem ergibt sich der Verlust von Zauneidechsenhabitaten mit Fortpflanzungs- und Ruhestätten durch bauzeitliche Inanspruchnahmen. Soweit sich das Vorhaben im Übrigen auf Zauneidechsen oder andere Tierarten auswirkt, wird darauf in Abschnitt 6.5 zum Artenschutz eingegangen.

Beim Schutzgut Boden werden Bodenfunktionen vorhabenbedingt dadurch beeinträchtigt, dass es zum Verlust von Bodenfunktionen in neu versiegelten Bereichen, zur Einschränkung von Bodenfunktionen durch Bodenauf- und -abtrag sowie zur Beeinträchtigung von Bodenfunktionen durch bauzeitliche Inanspruchnahmen kommt.

Beim Landschaftsbild führt das Vorhaben durch die Bauwerke und die zusätzliche Versiegelung zu einer weiteren technischen Überprägung von durch bereits vorhandener Bebauung und intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen geprägten Landschaftsbildeinheiten.

Bei anderen Schutzgütern kommt es vorhabenbedingt zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen, es werden nur Funktionselemente von allgemeiner Bedeutung beeinträchtigt. Insbesondere erfolgen beim Schutzgut Wasser keine Eingriffe in Oberflächengewässer oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit von Natur und Landschaft erheblich beeinträchtigen würden.

Durch das Vorhaben werden Flächen von insgesamt 9,32 ha versiegelt, wobei es sich bei 4,56 ha um bereits vorhandene versiegelte und damit naturschutzfachlich sehr geringwertige Flächen handelt, so dass die Neuversiegelung 4,76 ha umfasst. Nach Abzug einer Rekultivierung bestehender versiegelter Flächen im Umfang von 0,34 ha verbleibt eine Netto-Neuversiegelung von 4,42 ha. Zudem werden für Verkehrsgrünflächen 6,29 ha beansprucht, wobei es sich bei 0,57 ha um bereits vorhandene Verkehrsgrünflächen handelt, so dass 5,72 ha neue Verkehrsgrünflächen entstehen. Nach Abzug des Verlustes von Verkehrsgrünflächen durch Versiegelung verbleibt eine Netto-Bilanz an Verkehrsgrünflächen von 3,84 ha. Vorübergehend werden Flächen im Umfang von 4,03 ha beansprucht.

### **6.2.2 Unterlassung vermeidbarer Eingriffe**

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. 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. Das Vermeidungsgebot nach § 15 Abs. 1 BNatSchG zielt auf die Möglichkeit von Ausführungsvarianten an dem geplanten Standort des Vorhabens ab und beinhaltet keine Verpflichtung zur Prüfung alternativer Standorte. Die Vermeidbarkeit im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung bezieht sich nur auf die Frage, ob der durch das jeweilige Vorhaben bewirkte Eingriff „am gleichen Ort“, also an der vorgesehenen Stelle vermeidbar ist, d. h. ob es möglich ist, die Maßnahme am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu verwirklichen. Mithin sind Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen durch Eingriffe nur Maßnahmen, die keine erhebliche Umgestaltung des Vorhabens zur Folge haben und deshalb bei objektiver Betrachtung noch als vom Antrag der Vorhabenträgerin umfasst angesehen werden können.

Bei den hier planfestzustellenden Straßenbauvorhaben unterbleiben nach der Planung hinsichtlich Natur und Landschaft vermeidbare Eingriffe und Beeinträchtigungen. Die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind im LBP-Erläuterungsbericht in Planunterlage 12.2.1 insbesondere auf den Seiten 28ff. dargestellt, worauf Bezug genommen wird. Dabei handelt es sich insbesondere um folgende Maßnahmen:

Durch die Ausgestaltung der Entwässerung sowohl der Autobahnfahrbahnen im Endzustand als auch der sonstigen Straßenflächen werden erhebliche Beeinträchtigungen des Grundwassers vermieden.

Bauzeitlich beanspruchte Flächen sowie die temporären Versickerungsbecken werden je nach vorher vorhandenem Biotop (insbesondere Grünlandnutzung, Ackernutzung, Gehölze, Verkehrsbegleitgrün) mit den LBP-Maßnahmen 1 M, 2 M, 3 M, 4 M, 5 M und 6 M wiederhergestellt.

Die Verkehrsnebenflächen (Böschungen, Kreisverkehre und die Flächen innerhalb der Auffahrten) werden mit Landschaftsrassenansaat (mit gebietseigenem Saatgut), mit der Pflanzung von Gehölzen zur Entwicklung naturnaher Gehölzflächen sowie der Anlage von Einzelbäumen mit den LBP-Maßnahmen 1 G, 2 G und 3 G so gestaltet, dass die Beeinträchtigungen von Tieren und Pflanzen, Boden und Landschaft minimiert werden und das Landschaftsbild landschaftsgerecht gestaltet wird.

Mit der LBP-Maßnahme 1 S wird durch einen Schutzzaun am Rande eines Gehölzes ein angrenzendes wertvolles Biotop geschützt.

Die Umsetzung und Koordinierung der vorgenannten LBP-Maßnahmen wird mit einer ökologischen Baubegleitung sichergestellt.

Die Baufeldfreimachung, Baumfällarbeiten und der Rückschnitt von Gehölzen haben außerhalb der Brutzeit von Vögeln in den Monaten Oktober bis Februar zu erfolgen. Zum Schutz von Insekten sind für die Beleuchtung der Baustellenflächen Natriumdampf-Niederdrucklampen oder andere vergleichbar geeignete Beleuchtungssysteme zu verwenden. Diese Maßgaben werden mit Nebenbestimmungen festgesetzt.

Mit der LBP-Maßnahme 1 A CEF erfolgt zur Erhaltung der ökologischen Funktionsfähigkeit hinsichtlich der vorhabenbedingt betroffenen Zauneidechsenpopulation die Anlage eines für Zauneidechsen günstigen Habitats.

Hinsichtlich der Schutzgüter Boden und Wasser werden verschiedene Vorgaben zur Vermeidung und Minimierung von Eingriffen in einer Nebenbestimmung festgesetzt.

Erheblich zur Vermeidung und Minimierung von Eingriffen in Natur und Landschaft trägt auch bei, dass der sechsstreifige Ausbau der A 8 unter Nutzung der vorhandenen Trasse der A 8 erfolgt. Insgesamt werden in großem Maße, nämlich mit 4,56 ha von 9,32 ha bereits versiegelte Flächen in Anspruch genommen, so dass die zusätzliche Netto-Neuversiegelung nach Abzug der Rekultivierung bereits versiegelter Flächen auf 4,42 ha begrenzt wird. Damit kommt es auch zu einer entsprechenden Vermeidung bzw. Minimierung der Beeinträchtigung von Bodenfunktionen und der Grundwasserneubildung. Auch die Neuentstehung von Verkehrsgrünflächen wird durch die Mitbenutzung bestehender Verkehrsgrünflächen um 0,57 ha reduziert. Darüber hinaus ist hinsichtlich der Inanspruchnahme von Flächen festzuhalten, dass überwiegend geringwertigere Biotoptypen in Anspruch genommen werden, wodurch ebenfalls von vornherein die Qualität der Eingriffe in den Naturhaushalt minimiert wird. Nur 0,642 ha der durch das Vorhaben benötigten Flächen entfallen auf Flächen mit Biotoptypen von mittlerer Wertigkeit. Noch höherwertigere Biotoptypen werden durch das Vorhaben nicht beansprucht.

Anhaltspunkte für weitere mögliche, naturschutzfachlich sinnvolle oder verhältnismäßige, in der bisherigen Planung nicht enthaltene Vermeidungs- oder Minimierungsmaßnahmen sind für die Planfeststellungsbehörde nicht gegeben. Mit den dargelegten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen wird die Verpflichtung nach § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG eingehalten. Anderweitige zumutbare Ausführungsvarianten des Vorhabens am gleichen Ort, die mit geringeren Beeinträchti-

gungen von Natur und Landschaft im Sinne von § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG einhergehen, sind für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Dies gilt auch für die beim Artenschutz zu behandelnden Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen.

Nach § 15 Abs. 1 Satz 3 BNatSchG ist es zu begründen, soweit Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können. Eine weitere Vermeidung oder Minimierung von vorhabenbedingten Eingriffen und Beeinträchtigungen scheidet hier insbesondere aus folgenden Gründen aus:

Nicht nur erfolgt der sechsstreifige Ausbau der A 8 unter Mitnutzung der bereits vorhandenen Trasse der A 8. Vielmehr befinden sich die jetzigen Straßenbauvorhaben insgesamt in einem Bereich, der bereits jetzt schon durch die vorhandene Straßeninfrastruktur und durch die vorhandene Bebauung in den nördlich und südlich der A 8 liegenden Gewerbegebieten durch eine erhebliche bauliche und technische Überprägung gekennzeichnet und dadurch auch in seiner naturschutzfachlichen Wertigkeit erheblich reduziert ist. Mit den daraus resultierenden Vorbelastungen kommt es von vornherein zu keiner erstmaligen Beeinträchtigung bislang unbelasteter Gebiete. Darüber hinaus wird durch die Mitbenutzung und Rekultivierung bereits versiegelter Flächen die zusätzliche Netto-Neuversiegelung auf weniger als die Hälfte der gesamten, im Rahmen der jetzigen Vorhaben versiegelten Fläche beschränkt, was nicht mehr weiter minimierbar ist. Darüber hinaus nimmt die vorhabenbedingt beanspruchte Fläche mit Eingriffen in das Schutzgut Tiere und Pflanzen mit dem größten Anteil, nämlich mit 11,016 ha von 11,658 ha Flächen mit nur geringwertigeren Biototypen in Anspruch. Auch dies ist nicht mehr weiter minimierbar, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Entsprechendes gilt auch beim Schutzgut Boden, bei dem hinsichtlich der Bodenfunktionen Natürliche Ertragsfähigkeit, Ausgleichskörper im Wasserkreislauf sowie Filter und Puffer für Schadstoffe überwiegend nur Böden mit bis zu mittlerer Wertigkeit beansprucht werden, ausgenommen bei der letztgenannten Bodenfunktion, bei der überwiegend hochwertige Böden betroffen sind. Soweit in höherwertige Böden eingegriffen wird, lassen sich diese Eingriffe insoweit nicht weiter vermeiden, als hochwertige Böden teilweise unmittelbar an bestehende Autobahnböschungen angrenzen. Die reduzierte zusätzliche Neuversiegelung von Flächen bringt eine entsprechend geringere, nicht mehr weiter minimierbare Beeinträchtigung von Bodenfunktionen und der Grundwasserneubildung mit sich. Da es vorhabenbedingt nicht zu tieferen Einschnitten in den Boden kommt, ist auch insoweit die Beeinträchtigung von Grundwasser vermieden. Zudem werden auch keine Oberflächen-gewässer beeinträchtigt. Die Eingriffe in geschützte Biotope können nicht weiter vermieden werden, da sich die betroffenen Gehölze unmittelbar entlang der bestehenden Straßen, die vom Ausbau betroffen sind, befinden. Wegen der Planung der Vorhaben in erheblich durch bauliche und technische Überprägung vorbelasteten Bereichen kommt es von vornherein zu keinen erheblichen Auswirkungen auf die Landschaft. Mit den vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen bezüglich Tierarten werden ebenfalls die Möglichkeiten ausgeschöpft. Insbesondere können die Beeinträchtigungen der betroffenen Zauneidechsenpopulation nicht weiter vermieden werden, da die Vorkommen so nahe an der bestehenden A 8 liegen, dass beim Ausbau der A 8 diese zwangsläufig baubedingt betroffen werden. Insgesamt ist eine weitergehende Vermeidung oder Minimierung von Eingriffen und Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei diesem Vorhaben für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, ohne den Planungserfolg zu gefährden.

### **6.2.3 Kompensation durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen**

Nach § 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).

Durch die Straßenbauvorhaben kommt es insbesondere zu den oben in Abschnitt 6.2.1 zusammengefasst aufgeführten unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Dabei wird im Rahmen des verwendeten Bilanzierungsmodells zur Ableitung des Kompensationsbedarfs beim Schutzgut Tiere und Pflanzen auf der Eingriffsseite die zu erwartende Wertminderung auf den Eingriffsflächen und auf der Kompensationsseite die erreichbare Werterhöhung auf den Kompensationsflächen prognostiziert. Dabei werden der Eingriffsumfang und der Kompensationsbedarf flächenmäßig jeweils in funktional gewichteten Hektarangaben ausgedrückt. Beim Schutzgut Boden werden Eingriff und Kompensationsbedarf auf die Wertigkeit der Bodenfunktionen der betroffenen Böden bezogen ermittelt und in Hektarangaben ausgedrückt. Die Methodik zur Ermittlung des Kompensationsbedarfs entspricht derjenigen, wie sie zur Ermittlung des Kompensationsbedarfs bei dem bereits mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 12.11.2008 planfestgestellten Vorhaben des Ausbaus der BAB A 8 Karlsruhe-München, Abschnitt Hohenstadt - Ulm-West angewandt wurde.

Bei der Ermittlung des Kompensationsbedarfs bei den jetzt planfestzustellenden Vorhaben ist zu beachten, dass für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 im Abschnitt Hohenstadt - Ulm-West bis Bau-km 41+111 mit dem Beschluss vom 12.11.2008 bereits eine bestandskräftige Planfeststellung vorliegt, die für die damit verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft bereits eine entsprechende Kompensation beinhaltet. Vor diesem Hintergrund ist es zur Vermeidung einer Doppelkompensation sachgerecht, im Überschneidungsbereich des bereits planfestgestellten Ausbaus der A 8 im Abschnitt Hohenstadt - Ulm-West einerseits und der jetzt planfestzustellenden Vorhaben, die gerade auch eine Änderung der planfestgestellten Ausbauplanung beinhalten, andererseits im Rahmen der jetzigen Planung nur noch die über den ursprünglich geplanten Ausbau der A 8 hinausgehenden Eingriffe zu kompensieren. Zur Ermittlung der zusätzlichen, über die ursprünglichen Eingriffe hinausgehenden Eingriffe wird so vorgegangen, dass in dem räumlichen Bereich, der von der jetzigen Planung erfasst wird, die zusätzlich zu kompensierende Differenz aus den Eingriffen nach der jetzigen Planung einerseits und nach der bereits planfestgestellten Planung zum Ausbau der A 8 im Abschnitt Hohenstadt - Ulm-West andererseits ermittelt wird. Diese Vorgehensweise bewirkt, dass zum einen das Kompensationskonzept, das dem mit Beschluss vom 12.11.2008 planfestgestellten Ausbau der A 8 im Abschnitt Hohenstadt - Ulm-West zugrundeliegt, nicht mehr geändert werden muss und dass zum anderen für die weitergehenden zusätzlichen Eingriffe, die durch die jetzige Planung verursacht werden, eine adäquate Kompensation sichergestellt wird.

Nach der Tabelle 7 auf den Seiten 44ff. im LBP ergibt sich durch die vorhabenbedingten Eingriffe beim Schutzgut Tiere und Pflanzen ein Kompensationsbedarf von 6,369 gewichteten Hektar. Nach der Tabelle 8 auf den Seiten 47f. im LBP ergibt sich durch die mit dem genannten Beschluss vom

12.11.2008 bereits planfestgestellte Planung zum Ausbau der A 8 im Bereich der jetzigen Straßenbauvorhaben ein Kompensationsbedarf von 1,943 gewichteten Hektar. Demnach kommt es durch die jetzigen Straßenbauvorhaben zu einem zusätzlichen Kompensationsbedarf von netto 4,426 gewichteten Hektar. Beim Schutzgut Boden ergibt sich nach Tabelle 10 auf Seite 53 im LBP ein zusätzlicher Kompensationsbedarf durch die jetzigen Straßenbauvorhaben - nach Abzug des durch die mit dem genannten Beschluss vom 12.11.2008 bereits planfestgestellte Planung zum Ausbau der A 8 im Bereich der jetzigen Straßenbauvorhaben ausgeglichenen Kompensationsbedarfs - von netto 3,829 Hektar.

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

Die Vorhabenträger haben solche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Kompensation der trotz der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verbleibenden Eingriffe in Natur und Landschaft vorgesehen (s. dazu Seiten 56 bis 59 im LBP sowie die Maßnahmenblätter im Anhang I Maßnahmenblätter im LBP in Planunterlage 12.2.1). Die auf den Artenschutz bezogene Kompensationsmaßnahme 1 A CEF wird auch im Abschnitt zum Artenschutz behandelt.

Mit der LBP-Maßnahme 1 A CEF werden potentielle Zauneidechsenhabitate aufgewertet, die neben der artenschutzfachlichen Wirkungen auch eine Kompensationswirkung beim Schutzgut Tiere und Pflanzen im Umfang von 0,350 gewichteten Hektar mit sich bringen. Die LBP-Maßnahme 2 A sieht die Entwicklung von extensivem Grünland mit einer Kompensationswirkung von 2,000 gewichteten Hektar vor. Die aus der ursprünglich geplanten LBP-Maßnahme 2 E mit der Entwicklung von extensivem Grünland und der Aufwertung von Niedermoorbereichen resultierende Kompensationswirkung von 2,446 gewichteten Hektar fällt weg, nachdem die ursprünglich geplante LBP-Maßnahme 2 E entfällt. Die ursprünglich geplante LBP-Maßnahme 2 E entfällt, weil die Gemeinde Rammingen als Grundstückseigentümerin mit der Inanspruchnahme der vorgesehenen Flächen für die LBP-Maßnahme 2 E definitiv nicht einverstanden ist. Demzufolge ergibt sich aus den verbleibenden LBP-Maßnahmen eine Kompensationswirkung von 2,350 gewichteten Hektar, so dass noch eine Kompensation von 2,076 gewichteten Hektar erforderlich ist. Hinsichtlich dieser noch nicht erfolgten Kompensation wird eine Entscheidung über die entsprechende Ergänzung des LBP-Maßnahmenplans für eine vollständige naturschutzrechtliche Kompensation nach § 15 Abs. 2 BNatSchG oder die Festsetzung einer Ausgleichsabgabe nach § 15 Abs. 6 BNatSchG vorbehalten.

In Bezug auf das Schutzgut Boden kommt es vorhabenbedingt zu Eingriffen in Bodenfunktionen, die zu einem Kompensationsbedarf von 3,829 ha führen. Mit der LBP-Maßnahme 2 A wird mit der Entwicklung von extensivem Grünland ein Kompensationswert von 1,000 ha erreicht. Der Auftrag

von Oberboden im Rahmen der LBP-Maßnahme 1 E ergibt einen Kompensationswert von 1,650 ha. Die ursprünglich geplante LBP-Maßnahme 2 E hätte mit der Entwicklung von extensivem Grünland und der Aufwertung von Niedermoorbereichen zu einem Kompensationswert von 1,223 ha geführt. Damit kommt es mit den verbleibenden LBP-Maßnahmen insgesamt zu einem Kompensationswert von 2,650 ha, so dass noch eine Kompensation beim Schutzgut Boden von 1,179 ha erforderlich ist.

Neben den Gestaltungsmaßnahmen wirkt insbesondere die LBP-Maßnahme 2 A sich wegen der Erhöhung der Struktur- und Nutzungsvielfalt im Umfeld einer eher gleichförmigen landwirtschaftlichen Nutzung günstig auf das Landschaftsbild aus und ist geeignet, die vorhabenbedingten Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes ausreichend zu kompensieren.

Hinsichtlich der näheren Beschreibung der Kompensationsmaßnahmen 1 A CEF, 2 A und 1 E wird auf die Maßnahmenblätter im Anhang I Maßnahmenblätter im LBP in Planunterlage 12.2.1 Bezug genommen. Hierbei handelt es sich entgegen den Angaben in den Maßnahmenblättern bei den LBP-Maßnahmen nicht um vorgezogen vor Baubeginn durchzuführende Maßnahmen; insoweit handelt es sich bei den entsprechenden Angaben in den Maßnahmenblättern um irrtümlich aufgenommene Vorgaben. Auch ist ein zeitlicher Verzögerungseffekt (time lag) bei diesen Maßnahmen nicht zu erwarten.

Nach § 15 Abs. 3 BNatSchG ist bei der Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen für Kompensationsmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen, insbesondere sind für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen. Bei der LBP-Maßnahme 1 A CEF werden sowieso keine landwirtschaftlich genutzten Flächen herangezogen. Bei der LBP-Maßnahme 1 E erfolgt ein Oberbodenauftrag, der zu einer Verbesserung der Bodenqualität bei der betroffenen Ackerfläche führen wird und damit letztlich auch für die landwirtschaftliche Nutzung einen positiven Beitrag leistet. Bei der LBP-Maßnahme 2 A ist eine bisher als Acker genutzte Fläche betroffen, die hinsichtlich ihrer Bodenfunktion Standort für Kulturpflanzen als „mittel“ bewertet wird, mithin kein für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeigneter Boden beansprucht wird. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die LBP-Maßnahme 2 A nicht isoliert, sondern im Rahmen eines umfassenderen Maßnahmenkonzepts erfolgt. Mit dem Wegfall der ursprünglich geplanten LBP-Maßnahme 2 E, auf deren Fläche schon bisher eine wenn auch nicht standortgerechte Ackernutzung auf Niedermoorboden erfolgte, wird zusätzlich agrarstrukturellen Belangen Rechnung getragen. Vor diesem Hintergrund ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bei den Kompensationsmaßnahmen gewährleistet, dass agrarstrukturelle Belange nur in geringerem Maß beeinträchtigt werden und nur im notwendigen Umfang landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen werden. Darauf wird auch im Rahmen der vorbehaltenen Kompensation zu achten sein.

Der Flächenumfang dieser Kompensationsmaßnahmen einschließlich der ursprünglich geplanten LBP-Maßnahme 2 E war mit ca. 4,223 ha im Vergleich zur Flächeninanspruchnahme mit einer Net-

to-Neuversiegelung von 4,42 ha und einer Netto-Bilanz bei den Verkehrsgrünflächen von 3,84 ha verhältnismäßig. Dies gilt erst recht, wenn man berücksichtigt, dass 1,650 ha von den ca. 4,223 ha nur durch Oberbodenauftrag (LBP-Maßnahme 1 E) betroffen sind und dass die 0,350 ha nach der LBP-Maßnahme 1 A CEF nur auf bislang nicht genutzten Flächen erfolgen, so dass letztlich nur ca. 2,223 ha landwirtschaftlich genutzter Flächen tatsächlich durch Kompensationsmaßnahmen (LBP-Maßnahmen 2 A und 2 E) betroffen wurden. Nachdem die LBP-Maßnahme 2 E entfällt, werden insoweit 1,223 ha landwirtschaftlich genutzter Fläche weniger beansprucht. Es wird darauf zu achten sein, dass sich im Rahmen der vorbehaltenen Kompensation kein deutlich anderer Umfang der Flächeninanspruchnahme durch Kompensationsmaßnahmen, als es nach der ursprünglichen Planung der Fall war, ergeben wird.

Da mit den nach Wegfall der LBP-Maßnahme 2 E verbleibenden Kompensationsmaßnahmen keine Flächen von privaten Eigentümern beansprucht werden - die Flächen der LBP-Maßnahmen 1 A CEF, 2 A und 1 E sind im Eigentum der Stadt Ulm -, wird das im Hinblick auf den Schutz des Grundeigentums nach Artikel 14 Abs. 1 GG gegebene Erfordernis, für Kompensationsflächen vorrangig auf Flächen, die im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, zurückzugreifen, in vollem Umfang beachtet. Dies war im Übrigen auch bezüglich der entfallenden Fläche der ursprünglich geplanten LBP-Maßnahme 2 E der Fall, da sich diese Fläche im Eigentum der Gemeinde Rammingen befindet.

Mit einer Nebenbestimmung in diesem Beschluss wird eine ökologische Baubegleitung festgelegt, mit der während der Bauausführung insbesondere die räumliche, zeitliche und fachliche Einhaltung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegten Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen überwacht wird.

#### **6.2.4 Unterhaltung und Sicherung der Kompensationsmaßnahmen**

Nach § 15 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Nach § 15 Abs. 3 NatSchG sind abweichend von § 15 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG auch Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten; wenn sie nicht nur vorübergehend erforderlich sind, kann eine rechtliche Sicherung gefordert werden; § 15 Abs. 4 Satz 2 und 3 BNatSchG gilt entsprechend.

1. Zur rechtlichen Sicherung der Kompensationsmaßnahmen 1 A CEF (hinsichtlich der 0,350 ha großen Flächen für das Habitat für Zauneidechsen), 2 A und 1 E werden die Vorhabenträger in einer Nebenbestimmung verpflichtet, die dingliche Sicherung dieser Kompensationsmaßnahmen mit einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit auf den für die Umsetzung dieser Maßnahmen benötigten Flächen nach Maßgabe einer Einigung mit dem jeweiligen Grundstückseigentümer herbeizuführen. Bei den LBP-Maßnahmen 1 M, 2 M, 3 M, 4 M, 5 M und 6 M ist keine rechtliche Sicherung erforderlich, da es dabei um die Wiederherstellung des jeweiligen vorherigen Zustands geht.

Bei der LBP-Maßnahme 1 S handelt es sich um eine nur bauzeitlich und damit vorübergehend erforderliche Maßnahme. Bei den Flächen, die von den LBP-Maßnahmen 1 G, 2 G und 3 G betroffen sind, handelt es sich um Flächen, die dauerhaft vom Vorhaben beansprucht werden, so dass es vor diesem Hintergrund keiner rechtlichen Sicherung bedarf.

2. Hinsichtlich der Unterhaltung der Kompensationsmaßnahmen sieht § 15 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG vor, dass der Unterhaltungszeitraum durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen ist. Mit Unterhaltung ist die Durchführung von Herstellungs- und Entwicklungspflege, aber auch die permanente Unterhaltungspflege gemeint, soweit sie selbst Gegenstand der Kompensationsmaßnahme ist. Demzufolge gibt es sowohl zeitlich begrenzt als auch permanent zu unterhaltende Kompensationsmaßnahmen. Nach § 15 Abs. 3 NatSchG gilt dies entsprechend auch für Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen.

Für die einzelnen im Landschaftspflegerischen Begleitplan nach den Maßnahmenblättern im Anhang I Maßnahmenblätter vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen ist der erforderliche Unterhaltungszeitraum wie folgt festzusetzen:

Bei Maßnahme 1 E ist keine Unterhaltung erforderlich. Bei Maßnahme 1 S bedarf es der Unterhaltung während der Bauzeit. Bei den Maßnahmen 1 G, 2 G, 3 G, 3 M, 4 M, 5 M, 6 M wird jeweils eine Entwicklungspflege von 3 Jahren festgesetzt. Bei den Maßnahmen 1 M und 2 M wird jeweils eine Fertigstellungspflege von 1 Jahr festgesetzt. Bei Maßnahme 1 A CEF sind die Flächen für das Habitat für Zauneidechsen permanent zu unterhalten, der Schutzzaun bedarf der Unterhaltung während der Bauzeit. Bei der Maßnahme 2 A ist eine permanente Unterhaltung erforderlich.

Zur Sicherstellung dieser naturschutzfachlich bei den einzelnen Maßnahmen erforderlichen Unterhaltungszeiträume ist in diesem Planfeststellungsbeschluss eine entsprechende Nebenbestimmung mit aufgenommen. Soweit ein Unterhaltungszeitraum festgesetzt ist, ist zudem bestimmt worden, dass dieser Zeitraum mit dem jeweiligen Abschluss der erstmaligen Herstellung des unterhaltungsbedürftigen Zustands bei den einzelnen Maßnahmen beginnt.

## **6.2.5 Vorbringen der Naturschutzverwaltung und anderer Behörden zum Naturschutz**

### **1. Referate 55 und 56 des Regierungspräsidiums Tübingen**

a) In der Stellungnahme der für Naturschutz zuständigen Referate 55 und 56 wird angesprochen, dass die vorhabenbedingten Eingriffe im Bereich von Planungsüberschneidungen mit Bebauungsgebieten (Gewerbegebieten) der Stadt Ulm und der Gemeinde Dornstadt bei der vorhabenbezogenen Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung nicht berücksichtigt werden. Nach der Darstellung auf Seite 11f. im LBP in Planunterlage 12.2.1 sind die für diese Gewerbegebiete erforderlichen Kompensationsmaßnahmen für die mit den Baugebieten verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft bereits in den jeweiligen Bebauungsplänen festgelegt. Soweit mit dem jetzigen Vorhaben nach dem jeweiligen Bebauungsplan überbaubare Flächen beansprucht werden, gehen die jetzigen vorhabenbedingten Eingriffe nicht über diejenigen hinaus, die mit einer Überbauung der überbaubaren Flächen ebenfalls einhergehen. Soweit die Kompensationsmaßnahmen für die Eingriffe durch die Bebau-

ungspläne hinsichtlich der überbaubaren Flächen bereits erbracht sind, liegt danach bereits eine durchgeführte Kompensation vor. Dies gilt insbesondere für die Gewerbegebiete Ulm Nord sowie Himmelweiler I, bei denen jeweils die Kompensationsmaßnahmen bereits vollständig umgesetzt sind. Da der größte Teil der jetzigen Vorhaben - soweit er überhaupt im Bereich eines Bebauungsplans liegt - sich in diesen beiden genannten Baugebieten befindet (s. Abbildung 1-2 auf Seite 13 im LBP in Planunterlage 12.2.1), folgt schon hieraus, dass der sich insoweit ergebende Kompensationsbedarf mit den bereits umgesetzten Kompensationsmaßnahmen aus diesen Bebauungsplänen erfüllt wurde. Eingriffe, die durch das jetzige Vorhaben auf nach den Festsetzungen in den Bebauungsplänen nicht überbaubaren Flächen verursacht werden, werden als Eingriffe in der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung im Rahmen der Kompensation beim jetzigen Vorhaben berücksichtigt. Soweit in der Stellungnahme der beiden Referate 55 und 56 darauf hingewiesen wird, dass bei den Bebauungsplänen eine andere Bewertungs- und Bilanzierungsmethodik zur Anwendung kam als bei der jetzigen Planung und dass unklar ist, ob im Rahmen der Bebauungspläne eine vollumfängliche Kompensation oder aber eine reduzierte Kompensation erfolgte, ist anzumerken, dass grundsätzlich davon auszugehen ist, dass eine naturschutzrechtlich erforderliche Kompensation im Rahmen eines anderen Verfahrens oder Erlasses einer Satzung auch vollständig erfolgt. Darüber hinaus mag bei den betroffenen Bebauungsplänen eine andere Bewertungs- und Bilanzierungsmethodik angewandt worden sein, jedoch gibt es keine bestimmte, standardisierte Methodik, die hier zwingend anzuwenden wäre. Vielmehr gibt es unterschiedliche methodische Herangehensweisen bei der Ermittlung des Kompensationsbedarfs für Eingriffe in Natur und Landschaft, ohne dass eine bestimmte Methode allen anderen gegenüber überlegen und vorzuziehen wäre. Danach kann davon ausgegangen werden, dass die Kompensation, die hinsichtlich der nach den Bebauungsplänen überbaubaren Flächen im Zusammenhang mit diesen Bebauungsplänen festgesetzt wurde, für eine vollständige Kompensation ausreicht. Dann aber ergibt sich für diese überbaubaren Flächen aus einer Überplanung im Rahmen der jetzigen Vorhaben kein zusätzlicher Kompensationsbedarf für Eingriffe in Natur und Landschaft. Soweit die rechtliche Sicherung der im Zusammenhang mit den Bebauungsplänen festgesetzten Kompensationsmaßnahmen angesprochen wird, ist darauf hinzuweisen, dass die rechtliche Sicherung dieser Maßnahmen im Rahmen dieser Bauleitplanungen zu erfolgen hatte und nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist. Ein Planfeststellungsverfahren zu einem bestimmten Vorhaben dient nicht dazu, etwaige rechtliche Defizite bei anderen Planungen auszugleichen oder zu korrigieren.

b) Nach der Stellungnahme der Referate 55 und 56 ist der Untersuchungsumfang von Flora und Fauna bei der Bestandserfassung nach dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) ausreichend. Auch wird die Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung beim Schutzgut Tiere und Pflanzen als nachvollziehbar und schlüssig angesehen, was als Einschätzung von der Planfeststellungsbehörde geteilt wird. Da sich hinsichtlich der Nichtberücksichtigung von Eingriffen in den überbaubaren Bereichen betroffener Bebauungspläne angesichts der dort bereits festgelegten und umgesetzten Kompensationsmaßnahmen kein zusätzlicher vorhabenbedingter Kompensationsbedarf mehr ergibt und insoweit keine Unklarheiten erkennbar sind, kam die Bewertung der beiden Referate 55 und 56 zu dem Ergebnis, wonach das LBP-Maßnahmenkonzept geeignet ist, die Eingriffe beim Schutzgut Tiere und Pflanzen vollständig zu kompensieren. Zwar verbleibt mit dem Wegfall der LBP-Maßnahme 2 E ein Kompensationsdefizit, jedoch ändert dies nichts an der Einschätzung, dass die verbleibenden LBP-Maßnahmen zur Kompensation der Eingriffe geeignet sind. Hinsicht-

lich des verbleibenden Kompensationsdefizits greift der Entscheidungsvorbehalt, mit dem eine vollständige Kompensation der vorhabenbedingten Eingriffe sichergestellt wird.

- c) Da die ursprünglich geplante LBP-Maßnahme 2 E wegfällt, haben sich diesbezügliche Ausführungen in der Stellungnahme der beiden Referate 55 und 56 erledigt.
- d) Soweit in der Stellungnahme der Referate 55 und 56 eine qualifizierte ökologische Baubegleitung mit näheren Maßgaben gefordert wird, wird dem mit einer Nebenbestimmung Rechnung getragen.
- e) Den übrigen in der Stellungnahme der Referate 55 und 56 zur Ausführungsplanung und Maßnahmenumsetzung angeführten Nebenbestimmungen wird mit Zusagen der Vorhabenträger entsprochen.

Die Anmerkungen der beiden Referate zum Habitatschutz und zum Artenschutz werden im jeweiligen Abschnitt behandelt.

## 2. Referat 52 des Regierungspräsidiums Tübingen

Da die ursprünglich geplante LBP-Maßnahme 2 E wegfällt, haben sich diesbezügliche Ausführungen in der Stellungnahme des Referats 52 erledigt.

Die Anforderungen bei der Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht sind in einer Nebenbestimmung aufgegriffen.

Die Forderung, wonach zur Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Umsetzung der LBP-Maßnahmen in Bezug auf das Schutzgut Boden ein bodenkundlicher Sachverständiger (Fachbauleiter) mit entsprechendem Sachverstand zu bestellen ist, wird seitens der Planfeststellungsbehörde für zu weitgehend erachtet. Vielmehr erscheint es ausreichend, wenn die Belange des Schutzgutes Boden von der festgesetzten qualifizierten ökologischen Baubegleitung mit erfasst werden. Damit kann auch gewährleistet werden, dass eine ganzheitliche Betrachtung und Berücksichtigung der Belange aller Schutzgüter mit angemessener Gewichtung und Ausgestaltung erfolgt.

Demgegenüber haben die Vorhabenträger zugesagt, die jeweils zuständige untere Bodenschutzbehörde bei der Aufstellung des Landschaftspflegerischen Ausführungsplans zu beteiligen. Damit können nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Belange des Bodenschutzes soweit berücksichtigt werden, dass es keiner Mitteilung von Beginn und Fertigstellung zu einzelnen Maßnahmen an die jeweils zuständige untere Bodenschutzbehörde bedarf.

## 3. Stadt Ulm als untere Naturschutzbehörde und als untere Bodenschutzbehörde

Hinsichtlich des Bodenschutzes wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen oben unter Nummer 2 verwiesen.

Wie gefordert ist in einer Nebenbestimmung festgesetzt, dass die in den Maßnahmenblättern im LBP in Planunterlage 12.2.1 aufgeführten Vermeidungs-, Minimierungs-, Kompensations- und CEF-Maßnahmen verbindlich durchzuführen sind.

Zur LBP-Maßnahme 2 A wird in der Stellungnahme der Stadt Ulm als untere Naturschutzbehörde abweichend vom Maßnahmenblatt eine Bewirtschaftung wie früher in der bäuerlichen Landwirtschaft üblich mit einem 1. Schnitt ab 01.06. bis 15.06. - je nach Aufwuchs (zur Hochblüte der Gräser) - und eine ca. 2-jährliche schwache Düngung gefordert, um den Artenreichtum dauerhaft zu erhalten. Ziel der LBP-Maßnahme 2 A ist es, Extensivgrünland als landschaftstypischen artenreichen Lebensraum zu entwickeln. Zwar ist nach dem Maßnahmenblatt die Düngung vollständig einzustellen, jedoch erscheint es plausibel, bei der LBP-Maßnahme 2 A eine ca. 2-jährliche schwache Düngung im Sinne einer Erhaltungsdüngung, die den nach der Extensivierung erreichten Nährstoffgehalt im Boden erhält, vorzusehen; dies wird in einer Nebenbestimmung festgesetzt. Zum Zeitpunkt des ersten Schnittes ist anzumerken, dass ein erster Schnitt in der ersten Junihälfte bei alleiniger Abstellung auf die Grünlandbewirtschaftung durchaus fachlich sinnvoll erscheint; jedoch ist zu beachten, dass Zielsetzung der LBP-Maßnahme 2 A auch die Verbesserung der Lebensraumqualität für Wiesen- und Offenlandbrüter ist, weshalb es fachlich sinnvoll ist, dass der erste Schnitt nicht vor dem 01.07. erfolgen soll. Schließlich soll mit der LBP-Maßnahme 2 A nicht eine früher übliche bäuerliche Landwirtschaft wieder eingeführt werden, sondern es geht im Sinne einer Multifunktionalität der LBP-Maßnahme 2 A auch um die Förderung des Artenreichtums bei Vögeln.

Hinsichtlich der LBP-Maßnahme 1 A CEF ist die dauerhafte Pflege in einer Nebenbestimmung festgesetzt worden. Mit Zusagen der Vorhabenträger wird zu dieser LBP-Maßnahme den Forderungen nach einer Erfolgskontrolle im Abstand von 2 und 5 Jahren sowie der Benennung eines für die Pflege dieser Maßnahme Verantwortlichen entsprochen.

Der Forderung nach einer qualifizierten ökologischen Baubegleitung ist mit einer Nebenbestimmung entsprochen worden. Darin sind auch die näheren Maßgaben mit enthalten, mit denen den dazu in der Stellungnahme der Stadt Ulm als untere Naturschutzbehörde vorgetragenen Maßgaben unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes und der Zusagen der Vorhabenträger weitgehend entsprochen wird.

Die in der Stellungnahme der Stadt Ulm als untere Naturschutzbehörde angesprochene Pflege und Unterhaltung sowie die rechtliche Sicherung zu den LBP-Maßnahmen ist in diesem Beschluss im erforderlichen Maß verbindlich geregelt worden.

Soweit in der Stellungnahme der Stadt Ulm als untere Naturschutzbehörde darauf hingewiesen wird, dass auch das laufende Planfeststellungsverfahren zum sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Ulm-West und Anschluss Elchingen berücksichtigt werden müsse, ist zu entgegnen, dass es zum einen derzeit kein solches laufendes Planfeststellungsverfahren gibt, sondern nur Planungen zu einem solchen Ausbau erarbeitet werden, und dass zum anderen die mit einem solchen Ausbau im an den jetzigen Ausbauabschnitt anschließenden Folgeabschnitt verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft im Rahmen des Vorhabens zum Folgeabschnitt zu kompensieren sind.

Soweit in der Stellungnahme der Stadt Ulm als untere Naturschutzbehörde auf eine Baugenehmigung vom 15.03.2007 an eine GmbH zum Neubau eines Containerabstellplatzes für Leercontainer

auf Flst. Nr. 657 der Gemarkung Ulm-Lehr verwiesen wird, zu der ggf. noch offene Kompensationsforderungen auf einer Teilfläche der jetzt geplanten Vorhaben bestehen und entsprechend die Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung bei den jetzigen Vorhaben zu überprüfen bzw. anzupassen wäre, ist festzuhalten, dass es nicht Aufgabe der jetzigen Vorhabenträger ist, jahrelang bestehende Defizite bei der Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen im Zusammenhang mit einer an einen Dritten gerichteten Baugenehmigung zu beseitigen. Dergleichen hat mit den jetzigen Vorhaben nichts zu tun. Die jetzigen Vorhabenträger haben nicht jetzt die Kompensation zu erbringen, die ein Dritter zu erbringen gehabt hätte.

Seitens der Stadt Ulm als untere Naturschutzbehörde wurde hinsichtlich der jetzigen Vorhaben das Benehmen nach § 17 Abs. 1 BNatSchG erklärt. Die Anmerkungen der unteren Naturschutzbehörde zum Artenschutz werden in Abschnitt 6.5 inhaltlich behandelt.

4. Landratsamt Alb-Donau-Kreis als untere Naturschutzbehörde sowie als untere Landwirtschaftsbehörde (soweit diese sich zum Naturschutz äußerte)

Aus Sicht des LRA Alb-Donau-Kreis als untere Naturschutzbehörde ist die LBP-Maßnahme 2 A eine geeignete Kompensationsmaßnahme. Anhaltspunkte dafür, dass eine künftige extensive Bewirtschaftung dieser Fläche nicht möglich sein sollte, sind nicht ersichtlich, so dass für eine künftige Pflege auch keine Finanzmittel bereitzustellen sind.

Hinsichtlich dieser LBP-Maßnahme wird eine gelegentliche und geeignete Erhaltungsdüngung für erforderlich erachtet. Dem wird mit einer das Maßnahmenblatt zur LBP-Maßnahme 2 A insoweit abändernden Nebenbestimmung entsprochen, mit der eine ca. 2-jährliche schwache Düngung im Sinne einer Erhaltungsdüngung, die den nach der Extensivierung erreichten Nährstoffgehalt im Boden erhält, festgelegt wird.

Demnach liegt mit dieser Stellungnahme seitens des LRA Alb-Donau-Kreis als untere Naturschutzbehörde hinsichtlich der jetzigen Vorhaben konkludent gleichfalls das Benehmen nach § 17 Abs. 1 BNatSchG vor.

Vom LRA Alb-Donau-Kreis als untere Landwirtschaftsbehörde werden zum Naturschutz die nachfolgend behandelten Aspekte angesprochen:

Zur im Hinblick auf die ursprünglich auf ca. 2,2 ha Ackerland vorgesehenen Extensivierungsmaßnahmen angesprochenen Regelung in § 15 Abs. 3 BNatSchG wird auf die Ausführungen oben in Abschnitt 6.2.3 verwiesen. Anzumerken ist, dass entgegen der Stellungnahme des LRA Alb-Donau-Kreis zwar nicht auf Seite 56, jedoch auf Seite 57 im LBP in Planunterlage 12.2.1 explizit in Bezug auf die verbleibende LBP-Maßnahme 2 A auf die Berücksichtigung agrarstruktureller Belange nach § 15 Abs. 3 BNatSchG eingegangen wird.

Zur LBP-Maßnahme 2 A werden mehrere Aspekte einer agrarstrukturellen Betroffenheit angesprochen: Soweit bemängelt wird, dass die Lage der Ausgleichsfläche zu einer Missform der verbleibenden Ackerfläche führen und zudem nicht mehr der Weg, sondern das geplante Grünland im Bereich des Vorgewendes liegen würde und dies zu Bewirtschaftungerschwernissen führe, ist

darauf hinzuweisen, dass diese LBP-Maßnahme in ein umfassenderes Maßnahmenkonzept der Stadt Ulm integriert ist und auch umliegende Flächen als Kompensationsflächen verwendet werden, so dass sinnvoll bewirtschaftbare Flächen verbleiben. Dies ergibt sich ohne weiteres aus dem Lageplan zur LBP-Maßnahme 2 A in Planunterlage 12.2.7.2. Soweit zur Bodengüte angeführt wird, dass Teilflächen von Flst. Nr. 699 der Gemarkung Bernstadt im westlichen Bereich über 60 Bodenknoten nach dem Ackerschätzrahmen liegen würden, wird seitens der Vorhabenträger in deren Stellungnahme angegeben, dass nach den Bodendaten des Räumlichen Informations- und Planungssystems der LUBW dort die mittlere Acker- und Grünlandzahl zwischen 41 und 60 liege. Die Planfeststellungsbehörde teilt die Sicht der Vorhabenträger, wonach es sich bei dem dortigen Boden um mittelwertigen Boden handelt, was nicht dazu führt, dass hochwertiger Boden, der im Sinne von § 15 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignet ist, beansprucht wird. Soweit im Hinblick auf die östlich an die Fläche der LBP-Maßnahme 2 A angrenzende weitere Kompensationsfläche „Extensivweide als Kompensation für B-Plan Hart“ (die nicht zur Kompensation der jetzigen Vorhaben dient) vorgetragen wird, dass die LBP-Maßnahme 2 A nicht mit dieser östlich angrenzenden Fläche als Einheit bewirtschaftet werden könne, wenn bei der LBP-Maßnahme 2 A eine Mahd und ein Düngungsverbot festgelegt werde, ist zu entgegnen, dass zum einen in diesem Beschluss eine Erhaltungsdüngung zugelassen wird und dass zum anderen ohne weiteres die Pflege von verschiedenen Kompensationsflächen je für sich nach den jeweiligen spezifischen Kompensationsanforderungen erfolgen kann; schließlich steht bei Kompensationsmaßnahmen der naturschutzfachliche Kompensationsbedarf im Vordergrund und nicht der Aspekt, ob verschiedene aneinander grenzende Kompensationsflächen einheitlich bewirtschaftet werden können. Darüber hinaus können die Bewirtschaftungsmaßnahmen zu den verschiedenen Kompensationsmaßnahmen - soweit nach den Festlegungen zu diesen Kompensationsmaßnahmen möglich - ohne weiteres abgestimmt werden. Soweit in der Stellungnahme des LRA Alb-Donau-Kreis angesprochen wird, dass das extensive Grünland nicht mit Hilfe von sich ändernden landwirtschaftlichen Bewirtschaftungsformen, sondern über vorzukommende Pflanzengesellschaften festgelegt werden solle, ist darauf hinzuweisen, dass die LBP-Maßnahme 2 A nicht die Entwicklung von Extensivgrünland für sich allein bezweckt, sondern dass mit dieser LBP-Maßnahme zugleich im Sinne der flächensparenden Multifunktionalität von Kompensationsmaßnahmen als Zielsetzung die Verbesserung der Lebensraumqualität für Wiesen- und Offenlandbrüter erreicht werden soll. Dies bringt die im Maßnahmenblatt enthaltenen Maßgaben zur Bewirtschaftungsform (insbesondere zum Zeitpunkt der ersten Mahd) mit sich, so dass eine Vorgabe über vorzukommende Pflanzengesellschaften allein nicht ausreicht, um die mit der LBP-Maßnahme 2 A verfolgte Zielsetzung umfassend zu erreichen.

Soweit im Rahmen der Stellungnahme des LRA Alb-Donau-Kreis als untere Landwirtschaftsbehörde zum Naturschutz die ursprünglich geplante LBP-Maßnahme 2 E angesprochen wird, haben sich diesbezügliche Ausführungen durch den Wegfall dieser LBP-Maßnahme erledigt.

Der angesprochene Umstand, dass keine staatlichen Förderungen zur Pflege des extensiven Grünlands gewährt werden und die Kosten der Pflege vom Verursacher zu tragen sind, ist für die Zulässigkeit der LBP-Maßnahmen im Rahmen dieses Verfahrens nicht entscheidungserheblich.

Zur angesprochenen mangelnden Nachvollziehbarkeit der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung ist festzuhalten, dass die Methodik derjenigen entspricht, die im vorherigen Verfahren zum sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Hohenstadt und Ulm-West angewandt wurde, so dass es zur Ver-

gleichbarkeit in den Überschneidungsbereichen mit den jetzigen Vorhaben sinnvoll ist, dieselbe Methodik beizubehalten. Darüber hinaus wird die dem LBP zugrunde liegende Methodik seitens der Naturschutzverwaltung nicht kritisiert, wofür auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein Anlass besteht.

### **6.2.6 Vorbringen von Verbänden**

Von keinem der Naturschutzverbände wurde eine Stellungnahme zu diesem Vorhaben abgegeben. Allerdings wurde seitens des Kreisbauernverbandes Ulm-Ehingen eine Stellungnahme abgegeben, die auch Themen zum Bodenschutz und zum Naturschutz anspricht.

Zum Bodenschutz werden in der Stellungnahme des Kreisbauernverbands aus Sicht der Landwirtschaft folgende Themen angesprochen:

Die gewünschte Schonung des Mutterbodens im Rahmen der Bauausführung wird mit den zur Vermeidung und Minimierung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf den Boden vorgesehenen Maßnahmen erreicht.

Dem Wunsch, den durch das Vorhaben anfallenden humosen Oberboden zur Verbesserung auf landwirtschaftlichen Flächen einzusetzen, wird mit dem mit der LBP-Maßnahme 1 E vorgesehenen Oberbodenauftrag auf einer Ackerfläche entsprochen, eine anderweitige Entsorgung oder ein Verkauf an Dritte ist demnach nicht geplant. Ein weitergehender Oberbodenauftrag auf weiteren Flächen ist nicht möglich, da neben dem Oberbodenbedarf nach der LBP-Maßnahme 1 E zudem Boden für die Rekultivierung der Böschungen und der bauzeitlich beanspruchten Flächen benötigt wird.

Den Forderungen nach getrennter Aushebung, Lagerung und Pflege humosen Oberbodens und nachfolgender Wiederaufbringung auf vorübergehend beanspruchten Flächen einschließlich einer Tiefenlockerung bei Bodenverdichtungen ist mit entsprechenden Festsetzungen in Nebenbestimmungen ausreichend Rechnung getragen.

Zum Naturschutz werden in der Stellungnahme des Kreisbauernverbands aus Sicht der Landwirtschaft folgende Themen angesprochen:

Zur im Hinblick auf die ursprünglich auf ca. 2,2 ha Ackerland vorgesehenen Extensivierungsmaßnahmen angesprochenen Regelung in § 15 Abs. 3 BNatSchG wird auf die Ausführungen oben in Abschnitt 6.2.3 verwiesen. Insbesondere ist gewährleistet, dass mit der LBP-Maßnahme 2 A keine für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden in Anspruch genommen werden, was im Übrigen auch für die Fläche der ursprünglich geplanten LBP-Maßnahme 2 E galt. Eine Möglichkeit für eine Entsiegelung, die über die mit dem jetzigen Vorhaben verbundene Entsiegelung von Flächen (Verkehrsflächen und hochbelastete Seitenräume) im Umfang von 0,34 ha hinausgeht, ist nicht ersichtlich. Angesichts der zu kompensierenden Eingriffe einschließlich artenschutzrechtlicher Belange reichen Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder

Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen vorliegend für eine vollständige und den Eingriffen in die Schutzgüter qualitativ entsprechende Kompensation nicht aus.

Da die Flächen, auf denen die Kompensationsmaßnahmen 1 A CEF, 2 A und 1 E vorgesehen sind, sich vollständig im Eigentum der Stadt Ulm und damit im öffentlichen Eigentum befinden, werden insoweit vorhabenbedingt keine privaten Grundstücke in Anspruch genommen.

In der Stellungnahme des Kreisbauernverbandes wird auf produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen sowie auf die eventuelle Nutzung von Ökopunkten der Flächenagentur Baden-Württemberg GmbH hingewiesen. Hierzu ist anzumerken, dass die maßgeblich artenschutzrechtlich veranlasste LBP-Maßnahme 1 A CEF sich nicht auf landwirtschaftlich genutzte Flächen bezieht. Ferner ist die LBP-Maßnahme 1 E mit dem Oberbodenauftrag auf einer Ackerfläche insoweit produktionsintegriert, als nach dem Bodenauftrag die landwirtschaftliche Nutzung als Ackerfläche weiterhin - und durch die Bodenverbesserung sogar besser als bisher - möglich ist. Zudem ist die LBP-Maßnahme 2 A insoweit produktionsintegriert, als eine - wenn auch extensivierte - Grünlandnutzung möglich ist. Eine weitere Produktionsintegration der verbleibenden Kompensationsmaßnahmen ist ohne Gefährdung der Kompensationsziele nicht ersichtlich. Da die jetzigen Vorhaben sich abschnittsweise mit dem bereits planfestgestellten sechsstreifigen Ausbau der A 8 im Abschnitt Hohenstadt - Ulm-West überschneiden, ist es zur Vergleichbarkeit sinnvoll, dieselbe Methodik bei der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung anzuwenden, so dass ein Abstellen auf etwaige Flächen der Flächenagentur Baden-Württemberg mit Kompensationsmaßnahmen, die auf einer Ökopunkte-Bewertung beruhen, mangels fachlicher Vergleichbarkeit nicht ohne weiteres praktikabel ist. Darüber hinaus sind die vorhabenbedingten Eingriffe schutzgutbezogen funktional zu kompensieren, so dass nicht beliebig auf funktional nicht mit den Eingriffen kompatible Ökopunkte zurückgegriffen werden kann.

Soweit in der Stellungnahme des Kreisbauernverbandes eine Inanspruchnahme von Flst. Nr. 657 der Gemarkung Jungingen für eine Kompensationsmaßnahme angesprochen wird, ist darauf hinzuweisen, dass ein solches Grundstück vorhabenbedingt nicht betroffen ist. Sofern insoweit eine Verwechslung mit dem Flst. Nr. 657 der Gemarkung Lehr vorliegen sollte, ist anzumerken, dass die dort vorgesehene LBP-Maßnahme 1 A CEF gerade wegen der artenschutzfachlichen Belange dort erforderlich und insoweit ein funktionaler Zusammenhang zum Eingriffsort unmittelbar gegeben ist.

Zur LBP-Maßnahme 2 A auf Flst. 699 der Gemarkung Bernstadt ist klarzustellen, dass damit keine Aufforstung, sondern ein Extensivgrünland bezweckt ist. Darüber hinaus liegt die LBP-Maßnahme 2 A nicht isoliert, sondern diese Maßnahme ist eingebunden in ein umfassenderes Maßnahmenkonzept der Stadt Ulm im dortigen Bereich, was - im Sinne der agrarstrukturellen Belange - flächenmäßig konzentriert eine sinnvolle Aufwertung von Natur und Landschaft bewirkt.

Die angesprochene Verschattung landwirtschaftlicher Nutzflächen infolge von Kompensationspflanzungen wird nicht eintreten, da im Nahbereich landwirtschaftlicher Nutzflächen keine hochstämmigen Bepflanzungen geplant sind.

### **6.2.7 Kompensations-Verzeichnis und Überwachung durch die Planfeststellungsbehörde**

Der Straßenbauverwaltung wird als Verursacher der mit diesen Vorhaben verbundenen naturschutzrechtlichen Eingriffe gemäß § 2 Abs. 3 Satz 2 der Kompensationsverzeichnis-Verordnung (KompVzVO) auferlegt, der unteren Naturschutzbehörde für jede Kompensationsmaßnahme die Angaben nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 8 KompVzVO elektronisch aus dem Straßen-Kompensationsflächenkataster (SKoKa) direkt zu übermitteln und der Planfeststellungsbehörde die übermittelten Daten nachrichtlich zu überlassen. Da die Kompensationsmaßnahmen nicht auf die Eingriffe der verschiedenen Vorhaben der beiden Vorhabenträger aufgeteilt werden können, sondern die mit den Vorhaben hier insgesamt verbundenen Eingriffe mit den Kompensationsmaßnahmen gemeinsam kompensiert werden, ist es zur Vereinfachung sachgerecht, wenn die Straßenbauverwaltung über das SKoKa die Kompensationsmaßnahmen insgesamt und damit auch für die Stadt Ulm übermittelt.

### **6.2.8 Ergebnis**

Nach allem ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzustellen, dass das Maßnahmenkonzept des vorgelegten Landschaftspflegerischen Begleitplans geeignet und erforderlich und insbesondere im Hinblick darauf, dass weder für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden noch privates Grundeigentum für LBP-Maßnahmen beansprucht werden, auch angemessen ist, um die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft soweit möglich zu vermeiden bzw. zu minimieren und im Übrigen verbleibende Eingriffe teilweise zu kompensieren. Hinsichtlich des nach Wegfall der ursprünglich geplanten LBP-Maßnahme 2 E verbleibenden Kompensationsdefizits bei den Schutzgütern Tiere und Pflanzen sowie Boden wird eine Entscheidung über die entsprechende Ergänzung des LBP-Maßnahmenplans für eine vollständige naturschutzrechtliche Kompensation nach § 15 Abs. 2 BNatSchG oder die Festsetzung einer Ausgleichsabgabe nach § 15 Abs. 6 BNatSchG vorbehalten.

### **6.3 Sonstige Schutzgebiete**

Durch die jetzigen Vorhaben sind gesetzlich geschützte Biotop nach § 30 BNatSchG und § 33 NatSchG betroffen. Es geht dabei um zusätzliche Eingriffe in die Biotop Nr. 2813, 2814 und 2818, bei denen es sich jeweils um Feldhecken handelt. Die zusätzliche Beeinträchtigung bei allen drei Biotopen umfasst insgesamt 0,733 ha. Mit den LBP-Maßnahmen 5 M und 2.2 G werden insgesamt auf einer Fläche von 0,754 ha Gehölze wieder angelegt und hergestellt, so dass eine vollständige Kompensation erreicht wird. Damit kann nach § 30 Abs. 3 BNatSchG eine Ausnahme von dem Verbot, gesetzlich geschützte Biotop zu zerstören oder sonst erheblich zu beeinträchtigen, zugelassen werden. Da seitens der zuständigen unteren Naturschutzbehörde bei der Stadt Ulm dem Vorhaben zugestimmt wurde, liegt auch das Einvernehmen nach § 33 Abs. 3 NatSchG vor.

Das Biotop Nr. 2820, bei dem es sich um eine grabenbegleitende Hecke handelt, wird mit der LBP-Maßnahme 1 S, die einen Schutzzaun vorsieht, hinreichend geschützt.

Eine Betroffenheit anderweitiger Schutzgebiete durch die jetzigen Vorhaben ist nicht erkennbar.

## **6.4 Habitatschutz**

Da sich im Untersuchungsraum zu den jetzigen Vorhaben im Bereich von ca. 500 m beidseits der A 8 keine Natura 2000-Gebiete befinden (s. Seite 77 in Planunterlage 12.1.1), führen diese Vorhaben zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen eines solchen Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG.

Von den Referaten 55 und 56 des Regierungspräsidiums Tübingen wird darauf hingewiesen, dass die Straßenentwässerung im jetzt betroffenen Abschnitt der A 8 nach Fertigstellung des angrenzenden Folgeabschnitts der A 8 (bis zum Autobahnkreuz Elchingen) in die Donau eingeleitet werden soll. Da die Donau als FFH-Gebiet geschützt ist und durch die Einleitung des Wassers aus der Straßenentwässerung der A 8 Salzfrachten zu erwarten sind, können insoweit laut den Referaten 55 und 56 Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets an der Donau nicht ausgeschlossen werden. Da über die Straßenentwässerung durch Einleitung in die Donau erst im Zuge der Planfeststellung zum Folgeabschnitt der A 8 entschieden werden wird, bedarf es im jetzigen Verfahren keiner Prüfung der Verträglichkeit der Einleitung des Wassers aus der Straßenentwässerung der A 8 in die Donau im Hinblick auf eine Salzfracht mit dem FFH-Gebiet an der Donau. Vielmehr bedarf es dieser Verträglichkeitsprüfung, bei der die eventuellen Beeinträchtigungen unter Zugrundelegung der gesamten Einleitungsmenge (also einschließlich des Anteils an Wasser aus dem jetzigen Abschnitt) zu prüfen sind, erst im Planfeststellungsverfahren zum Folgeabschnitt, wenn endgültig über die Straßenentwässerung mit Einleitung in die Donau zu entscheiden sein wird. Bis dahin bedarf es zur Straßenentwässerung zum jetzigen Abschnitt nur der Festlegung einer Zwischenlösung; durch diese wird die Donau jedoch nicht beeinträchtigt.

## **6.5 Artenschutz**

### **6.5.1 Allgemeines und Bestandserfassung**

Die §§ 44 und 45 BNatSchG beinhalten die für die Beurteilung der artenschutzrechtlichen Zulässigkeit der jetzigen Vorhaben relevanten Vorschriften. Diese Vorschriften stellen striktes Recht dar, das nicht der Abwägung unterfällt. In § 44 Abs. 1 BNatSchG sind die Tatbestände für die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote geregelt. Diese Verbote werden tatbestandlich ergänzt durch § 44 Abs. 5 BNatSchG.

Der Prüfung der artenschutzrechtlichen Vorschriften liegt insbesondere der in Planunterlage 12.2.1 in Anhang III enthaltene Fachbeitrag Artenschutz zugrunde. Ergänzend liegt zu Zauneidechsen als Anlage zu Planunterlage 12.2.1 eine weitere Untersuchung mit Bericht vom 14.09.2015 vor.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts setzt die Prüfung, ob einem Vorhaben Verbote nach § 44 BNatSchG entgegenstehen, eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Tierarten und ihrer Lebensräume voraus. Dabei hängt die Untersuchungstiefe maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit einer gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben, ein lückenloses Arteninventar braucht nicht erstellt zu werden. Sind von Untersuchungen keine weiterführenden Erkenntnisse zu erwarten, müssen sie auch nicht durchgeführt werden. Der individuumsbezogene Ansatz der artenschutzrechtlichen Vorschriften verlangt aber andererseits Ermittlungen, deren Ergebnisse die Planfeststellungsbehörde in die Lage versetzen, die tatbestandlichen Voraussetzungen der Verbotstatbestände zu überprüfen.

Zusammengefasst dargestellt wurde nach dem Fachbeitrag Artenschutz die Bestandserfassung im Wesentlichen wie folgt durchgeführt (für Einzelheiten wird auf diesen Fachbeitrag Bezug genommen):

Im Ausgangspunkt erheblich ist der Umstand, dass der auf die jetzigen Vorhaben bezogene Untersuchungsraum weitgehend anthropogen überprägt ist, sei es durch die vorhandenen Gewerbeflächen, sei es durch landwirtschaftliche Nutzflächen, die weder botanisch noch faunistisch von großer Bedeutung sind. In der dortigen ausgeräumten Landschaft sind von Belang die großflächigen Ackerfluren als Lebensraum für die Feldlerche, die Gehölze als trotz der Vorbelastungen durch die A 8 durchschnittlich genutzte Vogellebensräume sowie wenig genutzte Randstrukturen mit Gras-Krautfluren als Flächen mit Habitatfunktionen für Zauneidechsen.

Zur Beurteilung möglicher Beeinträchtigungen von Tierarten wurden 2008 und 2013 Kartierungen zu den Artengruppen Vögel, Reptilien und Fledermäuse durchgeführt. Darüber hinaus erfolgte 2008 eine 2013 aktualisierte Vegetationskartierung. Im Übrigen erfolgten gutachterliche Potentialabschätzungen auf Grund der vorhandenen Biotopsituation. Zudem wurden Standardwerke zur Fauna in Baden-Württemberg berücksichtigt. Ergänzend liegt zu Zauneidechsen eine weitere Untersuchung mit Bericht vom 14.09.2015 vor.

Da im Untersuchungsraum weder Stillgewässer noch Fließgewässer oder Feuchtbiootope vorkommen, können dortige Vorkommen von Fischen, Mollusken, Amphibien oder Libellen ausgeschlossen werden. Dies ist für die Planfeststellungsbehörde plausibel.

Eine vorhabenbezogene Betroffenheit von relevanten Käferarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie kann ebenfalls nachvollziehbar ausgeschlossen werden. Da im Untersuchungsraum weder Wald noch Stillgewässer noch geeignete Altbäume vorhanden sind, sind keine solchen Käferarten, die in diesen Lebensräumen vorkommen, betroffen.

Auch bei den Schmetterlingsarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie wird für die Planfeststellungsbehörde ebenfalls plausibel das Vorkommen solcher Arten im Untersuchungsraum ausgeschlossen. Auch hier finden sich im Untersuchungsraum weder Wald noch Feuchtbiopte als Lebensräume für verschiedene Schmetterlingsarten. Zudem kommen im Untersuchungsraum teilweise nicht oder nur kaum die erforderlichen Raupennahrungspflanzen vor (einschließlich der vorhandenen Hecken als für Schmetterlinge nur suboptimale Habitate) bzw. ist eine einzelne Art in Baden-Württemberg ausgestorben. Zwar können im Untersuchungsraum Vorkommen des Nachtkerzenschwärmers nicht völlig ausgeschlossen werden, da sich dort potentielle Lebensräume dieser Art finden. Jedoch werden vorhabenbedingt keine solchen Habitate beeinträchtigt, da diese Flächen außerhalb des von den jetzigen Vorhaben beanspruchten Bereichs liegen.

Auch bei den Säugetieren finden sich mangels Wald oder Still- oder Fließgewässer keine an Wald- oder Gewässerlebensräume angepasste Arten wie Otter, Biber oder Haselmaus. Auch die im Untersuchungsraum vorhandenen Gehölze weisen keine Verbindung zu Wald auf, so dass sie für die Haselmaus nicht als Habitat geeignet sind. Ein früher bekanntes Feldhamstervorkommen im Ulmer Raum ist erloschen.

Zu Fledermäusen wurde eine Kartierung vorgenommen, da eine Nutzung des Untersuchungsraums durch Fledermäuse nicht ausgeschlossen werden kann. Dazu erfolgte im August 2008 und im September 2013 je eine Übersichtsbegehung zur Raumnutzung unter Einsatz eines Bat-Detektors. Diese Begehungen ergaben, dass nur von einer geringen Nutzung von Teilen des Untersuchungsraums durch Fledermäuse als Jagdgebiet auszugehen ist, wobei typische Fledermausarten der Wälder schon mangels Wald nicht als relevante Arten anzusehen sind. Zudem wurden bei den Begehungen keine Hinweise auf Fledermausquartiere gefunden, was sich mit Literaturdaten deckt. Bei diesem Untersuchungsstand, der bei den vorhandenen Biotopstrukturen sowie bei den Vorbelastungen durch die A 8 und durch die Gewerbegebiete nachvollziehbar ist, erachtet es die Planfeststellungsbehörde für ausgeschlossen, dass hinsichtlich Fledermausarten ein Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG vorhabenbedingt erfüllt wird.

Im Hinblick auf Reptilienarten erfolgte eine Kartierung, da Teile des Untersuchungsraums potentiell als Lebensraum für Zauneidechsen und Schlingnattern geeignet sind und zudem für beide Arten aus der Literatur Vorkommen im näheren Umfeld bekannt sind. Zur Erfassung der Reptilien wurden in Gras- und Ruderalfluren als geeigneten Habitaten im Zeitraum vom April bis September 2008 und 2013 fünf Begehungen an sonnigen und warmen Tagen unter Verwendung von Reptilienblechen durchgeführt. Zudem wurden bei anderen Begehungen erfolgte Zufallsbeobachtungen von Reptilien mit einbezogen. Bei diesen Untersuchungen wurde das Vorkommen der Zauneidechse nachgewiesen, hingegen gelang kein Nachweis der Schlingnatter im Untersuchungsraum. Ebenso konnten keine anderen Reptilienarten im Untersuchungsraum aufgefunden werden. Es liegen auch keine Literaturhinweise dahingehend vor. Ergänzend erfolgte zur Zauneidechse nochmals eine Untersuchung mit Bericht vom 14.09.2015. Diese ergänzende Untersuchung diente der nochmaligen Kontrolle zu dem in den vorherigen Untersuchungen vorgefundenen Zauneidechsenvorkom-

men. Diese nochmalige Kontrolle erfolgte, um angesichts des Umstands, dass 2013 nur eine kleine Zauneidechsenpopulation festgestellt wurde, über eine aktuelle Bestandserfassung als Beurteilungsgrundlage zu verfügen. Die Untersuchung 2015 erfolgte im April/Mai und im Sommer 2015. Dabei wurden bei diesen Begehungen wie bei den Erhebungen 2013 im Bereich zwischen der A 8 und der nördlich anschließenden Gewerbebebauung (Gewerbegebiet Himmelweiler I) auf Teilen des Flst. Nr. 657 der Gemarkung Lehr nur wenige Exemplare nachgewiesen, wobei sich die Nachweise im Vergleich zu den vorherigen Untersuchungen deutlich nach Norden und damit weg von der A 8 verschoben haben. Insgesamt wurde das Ergebnis von 2013 mit einer dortigen Zauneidechsenpopulation mit wenigen Individuen mit der Untersuchung 2015 bestätigt. Die Verschiebung der Nachweise in nördlicher Richtung wird vom Gutachter aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar damit begründet, dass sich die Habitatausstattung inzwischen verändert hat. Waren die Flächen zwischen der A 8 und den Gehölzen am Rande des Gewerbegebiets 2013 noch wesentlich offener mit auch mindestens vegetationsarmen oder vegetationslosen, gut besonnten Flächen, haben sich diese Bereiche durch das Auflassen der Nutzung und fortgeschrittene Sukzession inzwischen vollständig mit krautiger Vegetation, die überwiegend aus ausdauernder grasreicher, zum Teil stark verfilzter Ruderalvegetation besteht, begrünt. Zudem haben die Gehölze durch Sukzession deutlich zugenommen, so dass auch der dortige Feldweg inzwischen zu einem großen Teil beschattet ist. Die Vorkommen sind 2015 in Bereichen mit weiterhin gut besonnten Flächen beobachtet worden, die jedoch durch weitere sukzessionsbedingte Gehölzentwicklungen einschließlich zunehmender Beschattungen in ihrer Eignung als Zauneidechsenhabitat abnehmen werden, so dass bei dieser Zauneidechsenpopulation nicht davon auszugehen ist, dass sich diese im dortigen Bereich künftig weiter ausbreiten wird. Allerdings kann nach der Untersuchung 2015 nicht völlig ausgeschlossen werden, dass diese Zauneidechsenpopulation die beschriebene krautige Vegetation bis zur A 8 als Jagdhabitat und zur Überwinterung nutzt, so dass das Vorliegen eines artenschutzrechtlichen Verbotstatbestands im Zuge der Baufeldfreimachung und -einrichtung bei den jetzigen Vorhaben nicht von vornherein völlig ausgeschlossen werden kann, sondern näher zu prüfen ist. Nachfolgend wird mangels Vorkommens anderer Reptilienarten nur noch das Vorliegen eines Verbotstatbestands nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG zur Zauneidechse geprüft.

Bei den Vögeln erfolgte wegen deren weiter Verbreitung als potentiell relevante Artengruppe, zumal die vorhandenen Gehölze und Ackerfluren als Brutstätten für Vögel geeignet sind, eine Kartierung. Dazu wurden im Untersuchungsraum von April bis Juli 2008 und 2013 fünf Begehungen durchgeführt, um die potentiell vorkommenden Vogelarten zu erfassen. Dabei blieben Eulen und Spechte unberücksichtigt, da diese beiden Artengruppen wegen der dortigen Habitatausstattung nicht zu erwarten sind. Bei den Begehungen wurden die Vogelarten durch Direktbeobachtung einschließlich Fernglas und durch akustischen Nachweis qualitativ und bei wertgebenden Arten auch quantitativ erfasst und kartiert. Dabei wurden revieranzeigende Merkmale sowie Merkmale und Verhaltensweisen bezüglich Brutverhalten und Brutpflege mit erfasst, so dass die Vogelarten auch als Brutvogel oder mit Brutverdacht eingestuft werden konnten.

Die Vogelkartierung erbrachte den Nachweis von 43 Vogelarten im Untersuchungsraum. Etliche dieser Arten sind als Nahrungsgäste oder als Durchzügler einzustufen; hinsichtlich dieser Vogelarten sind von vornherein keine solchen vorhabenbedingten Auswirkungen zu erwarten, dass dadurch ein Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG erfüllt werden könnte. Bei

den als Brutvögel nachgewiesenen Arten oder den Arten mit Brutverdacht geht es vielfach um häufige und weit verbreitete Arten, von denen sich nur wenige Reviere im Bereich mit Auswirkungen der jetzigen Vorhaben befinden und zudem diese Reviere teilweise bereits durch die Vorbelastungen der vorhandenen A 8 und der Gewerbegebiete sowie durch den planfestgestellten Ausbau der A 8 betroffen sind; diese Arten werden in der Gilde der Gebüsch- und Baumbrüter zusammengefasst. Bei den Vogelarten Hausrotschwanz, Haussperling und Bachstelze kommt es - auch wegen der vorhandenen Vorbelastungen - zu keinen vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Revieren. Einer näheren nachfolgenden Prüfung bedürfen jedoch die Feldlerche sowie die genannten Gebüsch- und Baumbrüter, die in einer Gilde zusammengefasst betrachtet werden.

Insbesondere in Anbetracht der erheblichen Vorbelastungen aus dem das Vorhaben umgebenden vorhandenen Siedlungsbereich mit Gewerbegebieten und aus der bestehenden A 8 hält die Planfeststellungsbehörde die Abgrenzung des näher zu untersuchenden Artenspektrums bei diesen Vorhaben für plausibel und sachgerecht. Auch sind keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass auf der Grundlage der vorhandenen Biotopstrukturen weitere artenschutzrechtlich relevante Arten zu erwarten wären. Mit den angewandten Untersuchungsmethoden, die auf die Artengruppen abgestimmt waren, wurde nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde in hinreichendem Maße die faunistische Ausstattung insbesondere im näheren Umfeld der jetzigen Vorhaben untersucht und erhoben. Noch weitergehende Untersuchungen lassen - unbeschadet immer denkbarer und nie völlig auszuschließender Zufallsfunden - keine zusätzlichen für die artenschutzrechtliche Beurteilung relevanten Erkenntnisse erwarten. Auch wurde damit dem individuumsbezogenen Ansatz des Artenschutzes in genügendem Maß Rechnung getragen. Insgesamt konnten die artenschutzrechtlich relevanten Bereiche und Aspekte mit den erfolgten Erhebungen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinreichend abgebildet werden.

Auch nach den Stellungnahmen der Naturschutzbehörden besteht kein Anlass, den Umfang und die Methodik der artenschutzfachlichen Erhebungen zu diesem Vorhaben zu beanstanden.

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

a) Vorab ist festzuhalten, dass nach dem Fachbeitrag Artenschutz im Untersuchungsraum keine Vorkommen von Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie festgestellt wurden, da im Untersuchungsraum insoweit keine geeigneten Biotope oder Standorte vorhanden sind. Demnach scheidet eine Prüfung des Verbotstatbestands nach § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG von vornherein aus.

#### b) Zauneidechse

aa) Im Rahmen der Untersuchung 2013 wurde davon ausgegangen, dass der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG baubedingt als erfüllt anzusehen ist, weil trotz Vermeidungs- und vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen (LBP-Maßnahme 1 A CEF) Verluste einzelner Individuen der

Zauneidechsen im Rahmen der vorhabenbedingten Bautätigkeiten trotz des vorgesehenen Abfangens der Zauneidechsen und der Vermeidungsmaßnahmen nicht auszuschließen ist.

Weiter wurde im Rahmen der Untersuchung 2013 zugrunde gelegt, dass betriebsbedingt der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht erfüllt wird, da durch den Betrieb der A 8 und den dortigen Verkehr keine über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehenden betriebsbedingten Tötungsrisiken entstehen, die zu einem signifikant höheren Tötungsrisiko für die dortigen Zauneidechsen führen würden. Dies ist nachvollziehbar, da die bereits jetzt vorhandenen Fahrbahnen der A 8 als versiegelte Flächen und wegen des bereits jetzt gegebenen hohen Verkehrsaufkommens keinen geeigneten Lebensraum für Zauneidechsen darstellen und sich mit dem bloßen Ausbau der A 8 an dieser Ausgangssituation nichts Wesentliches ändert.

Nach der Untersuchung 2013 ist der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG hinsichtlich der hier relevanten Zauneidechsen nicht erfüllt. Danach ist es verboten, Zauneidechsen während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören, wobei eine Störung erheblich ist, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art erheblich verschlechtert. Über die baubedingt auftretenden Beeinträchtigungen hinaus sind keine so erheblichen Störungen der Zauneidechsen vorhabenbedingt zu erwarten, dass sich daraus eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der dortigen Zauneidechsenpopulation ergeben könnte. Dies ist auch nachvollziehbar, da sich sonst mit dem jetzigen Ausbau der A 8 im Vergleich zur bestehenden Situation - insbesondere betriebsbezogen - nichts Wesentliches ändert.

Der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG tritt nach der Untersuchung von 2013 nicht ein. Zwar kann nicht ausgeschlossen werden, dass durch die Verbreiterung der A 8 und das notwendige Baufeld Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Zauneidechsen beschädigt oder zerstört werden. Allerdings werden durch Vermeidungsmaßnahmen die Eingriffe in Habitate mit solchen Lebensstätten vermindert sowie durch die LBP-Maßnahme 1 A CEF Ersatzhabitate mit entsprechenden Lebensstätten in räumlicher Nähe hergestellt. Darüber hinaus verbleiben östlich und nördlich des Baufeldes im Hinblick auf die dortige geringe Individuenzahl der Zauneidechsen ausreichend Habitate mit entsprechenden Lebensstätten. Insgesamt ist davon auszugehen, dass im ausreichenden Maße i. S. v. § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der Zauneidechsen im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Diese Beurteilungen zu den einzelnen Verbotstatbeständen setzen voraus, dass als Vermeidungsmaßnahmen zum einen die Andienung der Baustelle beim Zauneidechsenhabitat entlang der Autobahn auf dem Baustreifen erfolgt, um die Auswirkungen durch Trenneffekte zu minimieren, und zum anderen am Baufeldrand ein reptilindichter Zaun aufgestellt wird, damit ein Einwandern von Zauneidechsen in das Baufeld vermieden werden kann. Diese Vermeidungsmaßnahmen sind nach dem Maßnahmenblatt Bestandteil der Maßnahmen nach der LBP-Maßnahme 1 A CEF und sind damit verpflichtend durchzuführen.

bb) Die oben unter Doppelbuchstaben aa) angeführten Ergebnisse der Untersuchung von 2013 werden durch die Untersuchung von 2015 hinsichtlich der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 und 3 BNatSchG sowie nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG hinsichtlich betriebsbedingter Tötungsrisiken bestätigt. Dies gilt erst recht im Hinblick darauf, dass sich die Zauneidechsenvorkommen seit 2013 mehr in Richtung Norden verschoben haben, so dass auch insoweit die vorhabenbedingten Störungen und Risiken von vornherein geringer ausfallen, da sich das Vorkommen dadurch von den vorhabenbedingt beanspruchten Flächen räumlich entfernt hat.

Hinsichtlich des nach der Untersuchung von 2013 bei den Zauneidechsen als erfüllt angesehenen Verbotstatbestands nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG bezüglich baubedingter Tötungsrisiken stellt sich die Situation nach der Kontrolluntersuchung 2015 wie folgt dar: Das nach der LBP-Maßnahme 1 A CEF ursprünglich vorgesehene Abfangen von Zauneidechsen im Bereich der Bauflächen und deren Verbringen in ein Ersatzhabitat wird nach der Untersuchung von 2015 als nicht zielführend beurteilt. Diese Beurteilung beruht darauf, dass bei einer so individuenarmen Population wie der vorhabenbedingt betroffenen Zauneidechsenpopulation nicht nur der Aufwand für ein Abfangen in keinem vernünftigen Verhältnis zum möglichen Erfolg steht, sondern zudem sogar damit gerechnet werden muss, dass das Absammeln insgesamt erfolglos bleibt. Diese Beurteilung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde einleuchtend, zumal das fragliche Gelände mit der krautigen Vegetation und den Gehölzbeständen auch eher unübersichtlich ist und ein Absammeln zusätzlich erschwert.

Demgegenüber stellt sich die alternative Vorgehensweise, wie sie in der Untersuchung 2015 zugrunde gelegt und in dem geänderten Maßnahmenblatt zur LBP-Maßnahme 1 A CEF (s. Deckblatt-Fassung in der Planunterlage 12.2.1) dargestellt wird, zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde als besser geeignet und erfolgreich dar. Danach ist für den Bereich der Bauflächen die Vergrämung der dortigen Zauneidechsen vorgesehen, indem diese Flächen als Lebensraum für Zauneidechsen so unattraktiv gestaltet werden (durch Abmähen und Abräumen der Bauflächen, durch Beseitigen von Versteckmöglichkeiten, ggf. durch Abdecken mit einem Vlies), dass die Zauneidechsen in angrenzende Ausweichhabitate abwandern werden, die zum einen mit den sowieso inzwischen besser geeigneten Flächen im Norden (angrenzend an die Gewerbeflächen) liegen und zum anderen mit den auch im Rahmen der geänderten LBP-Maßnahme 1 A CEF vorgesehenen, vorgezogen durchzuführenden Ausweichhabitaten in räumlicher Nähe zur Verfügung stehen werden. Da die Vegetation dieser Ausweichhabitat-Flächen nach der Untersuchung von 2015 bereits eine Vorreife als Zauneidechsenhabitat aufweisen, indem dort bereits ein gutes Nahrungsangebot und Versteckmöglichkeiten vorhanden sind, ist ein größerer zeitlicher Vorlauf für die Maßnahmen zur Habitatverbesserung von einem Jahr nicht mehr erforderlich, vielmehr reicht es aus, wenn die Maßnahmen zur Habitatverbesserung auf den Flächen der Ausweichhabitate zeitgleich mit den Vergrämuungsmaßnahmen durchgeführt werden. Im Übrigen ist entsprechend der geänderten LBP-Maßnahme 1 A CEF nach Freimachung des Baufeldes am Baufeldrand ein reptiliendichter Zaun vorgesehen, so dass ein Einwandern oder Zurückwandern von Zauneidechsen nach der Baufeldfreimachung in das Baufeld nicht mehr erfolgen kann.

Mit diesen Maßnahmen im Rahmen der geänderten LBP-Maßnahme 1 A CEF und diesem Sachstand ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde der Tötungstatbestand nach § 44 Abs. 1

Nr. 1 BNatSchG bei den Zauneidechsen vorhabenbedingt nicht mehr erfüllt. Durch die Vergrä-  
mungsmaßnahmen kann erreicht werden, dass die dortigen Zauneidechsen die Bauflächen verlas-  
sen und in räumlicher Nähe verfügbare Ausweichhabitate aufsuchen werden. Zwar kann nicht völlig  
gewährleistet werden, dass mit diesen Vergrä-  
mungsmaßnahmen alle Zauneidechsen die Bauflä-  
chen verlassen werden. Jedoch kann mit den Vergrä-  
mungsmaßnahmen, dem reptiliendichten Zaun  
und der vorgezogenen Schaffung von Ausweichhabitaten erreicht werden, dass das baubedingte  
Tötungsrisiko nicht höher ist als das Risiko, dem einzelne Exemplare der Zauneidechsen im Rah-  
men des allgemeinen Naturgeschehens stets ausgesetzt sind. Da mit den genannten Vermei-  
dungsmaßnahmen das baubedingte Tötungsrisiko bei den Zauneidechsen bereits bis zur Schwelle  
des allgemeinen Lebensrisikos, dem die Individuen der Zauneidechsen ohnehin unterliegen, ge-  
senkt wird, kann nach dem Maßstab praktischer Vernunft keine weiter gehende artenschutzrechtli-  
che Verantwortlichkeit bestehen. Danach ist das Tötungsverbot hier nicht erfüllt, denn wenn allen-  
falls noch ein ganz geringer Teil der Zauneidechsen im Baufeld verbleibt, ist mit der Baufeldfreima-  
chung kein höheres Tötungsrisiko verbunden, als es für einzelne Tiere dieser Art insbesondere mit  
Blick auf natürliche Feinde auch sonst besteht (siehe hierzu auch BVerwG, Urteil vom 08.01.2014  
- 9 A 4/13 -, Rn 99).

Da demnach auch bei den Zauneidechsen vorhabenbedingt kein artenschutzrechtlicher Verbots-  
tatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG erfüllt wird, bedarf es insoweit keiner arten-  
schutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG mehr.

#### c) Europäische Vogelarten

Mit der Gilde der Gebüsch- und Baumbrüter werden die Vogelarten Amsel, Blaumeise, Buchfink,  
Dorngrasmücke, Elster, Feldsperling, Gartengrasmücke, Goldammer, Grünfink, Kohlmeise, Raben-  
krähe, Rotkehlchen und Star zusammengefasst. Die auf Seite 15 des Fachbeitrags Artenschutz  
ebenfalls aufgeführte Art Bachstelze dürfte dort versehentlich aufgeführt sein, da sie auf Seite 7  
ausdrücklich ausgenommen wird.

Die Arten dieser Gilde haben nach dem Fachbeitrag Artenschutz vergleichbare Ansprüche an den  
Lebensraum, indem sie reich strukturierte Landschaften mit Offenflächen und Gehölzen, auf denen  
sie überwiegend brüten, nutzen. Besondere Empfindlichkeiten dieser Arten hinsichtlich vorhaben-  
bedingter Störungen sind laut dem Fachbeitrag Artenschutz nicht zu erwarten, da wegen des Vor-  
kommens dieser Arten auch in stark verlärmten Gebieten und im Nahbereich von Siedlungen von  
deren hoher Toleranz gegenüber solchen Störwirkungen auszugehen ist. Die Arten wurden im  
Rahmen der Begehungen an Gebüsch im Untersuchungsraum nachgewiesen, wobei der Erhal-  
tungszustand bei diesen Populationen als günstig eingestuft wird.

Mit der Begrenzung des Zeitraums der Durchführung der Rodungsarbeiten auf den Zeitraum vom  
1. Oktober bis 28. Februar und damit außerhalb der Brutsaison werden sowohl die Tötung einzel-  
ner Vögel der oben genannten Arten der Gilde der Gebüsch- und Baumbrüter als auch die Zerstö-

zung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten sowie die erhebliche Störung gemäß den Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 BNatSchG vermieden. Die Begrenzung des Zeitraums von Rodungsarbeiten auf die Winterzeit und damit außerhalb von Brut- und Aufzuchtzeiten wird mit einer Nebenbestimmung festgesetzt. Damit werden die Tötung von nicht flugfähigen Jungvögeln und eine Zerstörung von besetzten Nestern beim Roden der Gehölze vermieden. Da die betroffenen Brutvögel in nicht vorhabenbedingt betroffene Gehölze ausweichen können, bleibt auch die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin i. S. v. § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG erfüllt. Anzumerken ist, dass hinsichtlich vorhabenbedingt beanspruchter Gehölze keine Vogelarten nachgewiesen wurden, die auf die wiederkehrende Nutzung von Nestern angewiesen sind, so dass mit der Rodung von Gehölzen keine dauerhaft genutzten Fortpflanzungsstätten verloren gehen. Darüber hinaus kommt es vorhabenbedingt zu keiner signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos bei den oben genannten Vogelarten durch den Verkehr auf der A 8; auch wenn künftig dort mehr Verkehr zu erwarten ist, steht dem entgegen, dass sich durch die Rodung von Gehölzen im bisherigen unmittelbaren Gefahrenbereich das Kollisionsrisiko im Vergleich zu bisher reduzieren wird. Eine erhebliche Störung i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist vorhabenbedingt bei den oben genannten Vogelarten nicht zu erwarten. Zwar sind durch den Bau und den späteren Betrieb der Straßen insbesondere Störungen durch Lärm nicht völlig auszuschließen, jedoch wird dies angesichts der vorhandenen Vorbelastungen durch die bestehende A 8 und die Gewerbegebiete keine erheblichen Auswirkungen mit sich bringen.

Bei der Feldlerche, deren bevorzugte Brutbiotope abwechslungsreiche Feldfluren sind, wurde im Untersuchungsraum ein Vorkommen auf einer Offenlandfläche südlich der A 8 und östlich der Bahnlinie festgestellt, dessen Erhaltungszustand als „ungünstig - unzureichend“ eingestuft wird. Dass die Feldlerchenvorkommen im Untersuchungsraum rückläufig waren, beruht darauf, dass nördlich und südlich der A 8 vorhabenunabhängig Ansiedlungen von Gewerbebetrieben in den dortigen Gewerbegebieten stattfanden. Da im Nahbereich der von den Vorhaben beanspruchten Flächen keine Brutvorkommen der Feldlerche gefunden wurden oder zu erwarten sind und sich durch den Abstand des Vorkommens von der A 8 von ca. 150 m das bestehende Kollisionsrisiko auch nicht signifikant erhöhen wird, wird der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG bei der Feldlerche nicht erfüllt. Da in den beanspruchten Flächen keine Brutvorkommen der Feldlerche gefunden wurden oder zu erwarten sind, werden vorhabenbedingt auch keine Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der Feldlerche i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG beschädigt oder zerstört; zudem bleibt auch die ökologische Funktion etwaig betroffener Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin i. S. v. § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG erfüllt. Eine erhebliche Störung i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist vorhabenbedingt bei der Feldlerche nicht zu erwarten. Zwar sind durch den Bau und den späteren Betrieb der Straßen insbesondere Störungen durch Lärm nicht völlig auszuschließen, jedoch wird dies angesichts der vorhandenen Vorbelastungen durch die bestehende A 8 und die Gewerbegebiete keine erheblichen Auswirkungen mit sich bringen, zumal die Feldlerche gegenüber Lärmstörungen relativ gering empfindlich ist und die Möglichkeit besteht, diesen Störungen auszuweichen, da ausreichend Offenlandflächen außerhalb der Reichweite der Auswirkungen dieser Störungen nicht nur hinsichtlich der baubedingten, sondern auch der betriebsbedingten Störungen vorhanden sind.

### 6.5.3 Stellungnahmen der Naturschutzbehörden

Den Forderungen der für Naturschutz zuständigen Referate 55 und 56 des Regierungspräsidiums Tübingen sowie der Stadt Ulm als untere Naturschutzbehörde zum Artenschutz wird mit Zusagen der Vorhabenträger oder Nebenbestimmungen Rechnung getragen, soweit sich diese Forderungen nicht schon dadurch erledigt haben, dass es mangels Erfüllung des Verbotstatbestands der Tötung von Zauneidechsen Modifikationen bei der LBP-Maßnahme 1 A CEF gibt.

### 6.5.4 Ergebnis

Nach allem wird durch die jetzigen Vorhaben kein artenschutzrechtlicher Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG erfüllt.

## 6.6 Belange der Wasserwirtschaft

Mit den jetzigen Vorhabenteilen des sechsstreifigen Ausbaus der A 8 von Bau-km 40+275 bis Bau-km 41+500 sowie der Doppelanschlussstelle Ulm-West/Ulm-Nord wird zugleich die bereits mit dem Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Tübingen vom 12.11.2008 für die ICE-Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, PFA 2.3 (Albhochfläche) - NBS - und den Ausbau der BAB A 8 Karlsruhe-München, Abschnitt Hohenstadt - Ulm-West - BAB - bestandskräftig planfestgestellte Planung des sechsstreifigen Ausbaus der A 8 im Bereich von Bau-km 40+275 bis Bau-km 41+111 geändert. Dies bringt auch Anpassungen und Ergänzungen bei der Straßenentwässerung mit sich.

Nach der bisherigen Planung nach dem Beschluss vom 12.11.2008 ist beim Ausbau der A 8 im Abschnitt Hohenstadt - Ulm-West vorgesehen, durchgehend wegen der westlich vom jetzigen Planbereich gelegenen Wasserschutzzone das gesamte bei der A 8 in diesem Abschnitt anfallende Straßenoberflächenwasser in Rohrleitungen zu sammeln und in Form eines kaskadenförmig angelegten Systems von 7 Regenrückhaltebecken (RRB) geschlossen aus diesem Straßenabschnitt Hohenstadt - Ulm-West in Richtung Osten abzuleiten. Das östlichste dieser Regenrückhaltebecken ist das RRB 7, das in Höhe von Dornstadt südlich und im Streckentiefpunkt der A 8 außerhalb des jetzigen Planbereichs liegt. Dem Beschluss vom 12.11.2008 zufolge soll dieses im Streckenabschnitt Hohenstadt - Ulm-West gesammelte Wasser über die geplanten Entwässerungsanlagen des Folgeausbauabschnitts der A 8 bis zum AK Ulm/Elchingen und von dort entlang der A 7 bis zur Einleitung in die Donau weitergeleitet werden. An dieser Planung zur endgültigen Straßenentwässerung entlang der A 8 von Hohenstadt bis zum AK Ulm/Elchingen ändert sich mit den jetzigen Vorhaben grundsätzlich nichts.

Ebenso ändert sich grundsätzlich nichts an der bisherigen Planung nach dem Beschluss vom 12.11.2008 für eine Interimslösung für die Straßenentwässerung im Abschnitt Hohenstadt - Ulm-West für die Zeit bis zur Fertigstellung des Folgeausbauabschnitts der A 8 (ab Bau-km 41+500 bis zum AK Ulm/Elchingen). Nach dieser Interimslösung erfolgt ein gedrosselter Auslauf aus dem östlichsten RRB 7 zur Einleitung des gesammelten Wassers in den Tobelgraben und das Schammental. Diese Interimslösung ist nach einer Nebenbestimmung im Beschluss vom 12.11.2008 (Seite

53) auf längstens 12 Jahre ab Inbetriebnahme des vorliegenden Planfeststellungsabschnitts (Hohenstadt - Ulm-West bis Bau-km 41+111) befristet.

Das beschriebene Entwässerungssystem nach der bisherigen Planung zum Ausbau der A 8 im Abschnitt Hohenstadt - Ulm-West wird demzufolge bei der jetzigen Planung sowohl hinsichtlich der endgültigen Lösung als auch hinsichtlich der Interimslösung grundsätzlich übernommen (s. Seite 71f. im Erläuterungsbericht in Planunterlage 1 sowie die Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen in Planunterlage 13). Dies bedeutet, dass die Entwässerung der Autobahnfläche von Bau-km 40+275 bis 41+060 (vor dem Bauwerk BW 28) interimsmäßig wie bisher auch über das RRB 7 in den Tobelgraben und das Schammmental erfolgt und endgültig über die Weiterleitung über den Folgeausbauabschnitt und die A 7 in die Donau erfolgen wird. Von dieser Entwässerung wird ergänzend gemäß der jetzigen Planung auch die Entwässerung der Parallelfahrbahnen der A 8 sowie der Verbindungsrampen (soweit diese höhenmäßig an die Autobahnentwässerung angeschlossen werden können) im Zusammenhang mit dem Doppelanschluss Ulm-West/Ulm-Nord bis Bau-km 41+060 mit umfasst. Da die daraus resultierende, zusätzlich zur Entwässerung abzuleitende Wassermenge gegenüber der Gesamtmenge in der Größenordnung untergeordnet ist, ist es sowohl bei der endgültigen als auch der Interimslösung unschädlich, wenn die Parallelfahrbahnen sowie teilweise die Verbindungsrampen hinsichtlich der Entwässerung in das System entlang der A 8 einbezogen werden. Insoweit wird die Erlaubnis nach Nummer 4.1.1 der weiteren Entscheidungen auf Seite 35 sowie nach Nummer 7.2 BAB Nummer 1 der Nebenbestimmungen auf Seite 53 des Planfeststellungsbeschlusses des Regierungspräsidiums Tübingen vom 12.11.2008 auf das hinsichtlich der Parallelfahrbahnen sowie Teile der Verbindungsrampen im Zusammenhang mit dem Doppelanschluss Ulm-West/Ulm-Nord anfallende und gesammelte Straßenoberflächenwasser erstreckt.

Im Ausbauabschnitt von Bau-km 41+060 bis Bau-km 41+500 kann das anfallende Straßenoberflächenwasser nicht über das RRB 7 entwässert werden, da an der Schnittstelle am Bauwerk BW 28 eine Überführung des Entwässerungskanals wegen nicht ausreichender Höhe nicht möglich ist. Deshalb bedarf es bis zur Realisierung der endgültigen Lösung mit der Entwässerung über den Folgeausbauabschnitt, für die das endgültige Entwässerungssystem baulich bereits hergestellt wird, einer eigenen Interimslösung für den Abschnitt von Bau-km 41+060 bis Bau-km 41+500. Dazu wird das anfallende Wasser gesammelt und über Kanäle in zwei Versickerbecken geleitet, die beidseitig der A 8 von ca. Bau-km 41+350 bis ca. Bau-km 41+480 vorgesehen sind. Das südlich der A 8 geplante Versickerbecken mit einer Fläche von 3.700 m<sup>2</sup> soll gegenüber dem nördlich der A 8 geplanten Versickerbecken mit einer Fläche von 1.160 m<sup>2</sup> den Hauptanteil des in diesem Abschnitt anfallenden Wassers aufnehmen. In das nördliche Versickerbecken wird nur das Fahrbahnwasser der Richtungsfahrbahn Karlsruhe von Bau-km 41+350 bis Bau+km 41+500 eingeleitet, da das dort anfallende Wasser auf Grund der Fahrbahnneigungen und der Höhenlagen nicht mit verhältnismäßigen Mitteln in das südliche Versickerbecken geleitet werden kann, zumal das dortige Becken dann entsprechend vergrößert werden müsste. Nach Herstellung des endgültigen Entwässerungssystems werden die beiden interimsweise angelegten Versickerbecken stillgelegt. Die nähere Ausgestaltung dieser beiden Versickerbecken ist in Planunterlage 13 auf den Seiten VIII bis X dargelegt, worauf verwiesen wird. Mit diesem Beschluss wird die Erlaubnis für das Einleiten des

gesammelten Straßenoberflächenwassers der A 8 von Bau-km 41+060 bis Bau-km 41+500 in die beiden nördlich und südlich der A 8 vorgesehenen Versickerbecken (von ca. Bau-km 41+350 bis ca. Bau-km 41+480) und damit durch Versickerung in das Grundwasser nach § 8, § 9 Abs. 1 Nr. 4 und § 12 WHG erteilt. Zugleich wird mit einer Nebenbestimmung entsprechend dem Charakter der Interimslösung die Einleitung des gesammelten Straßenoberflächenwassers der A 8 von Bau-km 41+060 bis Bau-km 41+500 in die beiden nördlich und südlich der A 8 vorgesehenen Versickerbecken (von ca. Bau-km 41+350 bis ca. Bau-km 41+480) befristet bis zur Inbetriebnahme des endgültigen Entwässerungssystems entlang der A 8 mit Weiterleitung bis zum AK Ulm/Elchingen und von dort entlang der A 7 bis zur Einleitung in die Donau. Zudem wird mit diesem Beschluss soweit für das nördlich der A 8 von ca. Bau-km 41+350 bis ca. Bau-km 41+480 vorgesehene Versickerbecken erforderlich Befreiung von den Verboten der Wasserschutzgebietsverordnung zum Wasserschutzgebiet Donauried-Hürbe erteilt. Hinsichtlich der beiden Versickerbecken wird in einer Nebenbestimmung festgesetzt, dass deren Oberboden eine Mächtigkeit von mindestens 30 cm aufweisen muss. Da nach der Stellungnahme von Referat 52 (Gewässer und Boden) des Regierungspräsidiums Tübingen der natürliche Untergrund im Bereich der beiden Versickerbecken sehr gering durchlässig ist und deshalb davon ausgegangen werden kann, dass im Havariefall eine ausreichende Rückhaltewirkung gegeben ist, um ausgelaufene Stoffe aufzufangen und zu entsorgen, wird in einer weiteren Nebenbestimmung festgesetzt, dass im Bereich der beiden Versickerbecken der vorhandene gering durchlässige Untergrund erhalten bleiben muss und dort kein Austausch gegen stärker durchlässiges Material vorgenommen werden darf. Seitens dieses Referats 52 wird in dessen Stellungnahme hinsichtlich der beiden Versickerbecken angesichts der relativ kleinen angeschlossenen Flächen und des temporären Charakters dieser Versickerung in der geplanten Form zugestimmt. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Seitens der Stadt Ulm als untere Wasserbehörde wird hinsichtlich der beiden Versickerbecken die an der Einleitung in den Tobelgraben orientierte Befristung der dazu erforderlichen Erlaubnis gefordert. Dem ist ebenso in diesem Beschluss entsprochen wie den Forderungen, dass in diesen Versickerbecken eine mindestens 30 cm mächtige Oberbodenschicht ausgebildet sein muss und dass der Untergrund in den Versickerbecken zu erhalten ist, damit im Havariefall ausgelaufene Schadstoffe zurückgehalten werden. Die beiden Vorhabenträger sagen zudem zu, die Stadt Ulm als untere Wasserbehörde frühzeitig bei der Ausführungsplanung hinsichtlich dieser beiden Versickerbecken zu beteiligen. Zum Rückbau dieser beiden Versickerbecken wird entsprechend Forderungen der Stadt Ulm als untere Wasserbehörde in Nebenbestimmungen festgesetzt, dass dieser Rückbau der Stadt Ulm als untere Wasserbehörde 6 Monate vorher mitzuteilen ist, dass die Rückbaumaßnahmen in Plänen darzustellen und zu beschreiben sind und dass beim Rückbau die schützende Deckschicht erhalten oder wiederhergestellt werden muss.

Mit den vorgenannten Maßgaben gemäß der Erlaubnis, den Nebenbestimmungen und der Zusage kann zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde gewährleistet werden, dass ein mindestens ausreichender Grundwasserschutz im Zusammenhang mit den beiden temporären Versickerbecken erreicht wird.

Die Entwässerung der beiden Verbindungsrampen erfolgt, soweit dies wegen der Höhenlage nicht über die Autobahntwässerung erfolgen kann, durch eine breitflächige Versickerung über die

Damböschungen und in Versickerungsmulden; im Übrigen wird das im Mittelstreifen der Verbindungsrampen gesammelte Wasser über Kanäle in die städtische Kanalisation geleitet.

Die Querspange Mergelgrube wird vollständig über Straßeneinläufe, die an die städtische Mischwasserkanalisation angeschlossen werden, entwässert.

Der Eiselaer Weg zwischen den beiden neuen Kreisverkehrsplätzen wird teilweise über eine Entwässerungsmulde entwässert, wobei Notüberläufe an die städtische Mischwasserkanalisation angeschlossen werden.

Soweit die Querspange Mergelgrube innerhalb der Zone III des dortigen Wasserschutzgebiets verläuft, ist dies unschädlich, da deren Entwässerung über die städtische Kanalisation erfolgt.

Hinsichtlich der in dieser Zone III gelegenen nördlichen Verbindungsrampe und des Eiselaer Wegs bedarf es angesichts der dort 2 - 4 m stark anstehenden Lehmen mit geringen Durchlässigkeiten und einer sich daraus nach Tabelle 2 in Nr. 3.6.1 der RiStWag ergebenden mittleren bis großen Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung und einer dortigen Verkehrsbelastung von jedenfalls weniger als 15.000 Kfz/24h nach Tabelle 3 in Nr. 6.2.6 der RiStWag maximal Entwässerungsmaßnahmen nach Stufe 2. Nach dieser Stufe 2 (s. Nr. 6.2.6.3 der RiStWag) sollte das auf Straßen und sonstigen Verkehrsflächen anfallende Niederschlagswasser ungesammelt breitflächig über standfeste Bankette und bewachsene Böschungen abfließen und versickern; die Mächtigkeit des bewachsenen Oberbodens muss im Versickerungsbereich mindestens 20 cm betragen; das Fortleiten oder Versickern von gesammeltem Niederschlagswasser in Mulden oder Gräben ist bei bewachsenem Boden mit mindestens 20 cm Mächtigkeit zulässig. Diese Maßgaben der RiStWag werden mit einer entsprechenden Nebenbestimmung für die in der Zone III gelegenen Bereiche der nördlichen Verbindungsrampe und des Eiselaer Wegs festgesetzt, wobei im Hinblick auf § 2 Abs. 2 der Verordnung des Umweltministeriums über die dezentrale Beseitigung von Niederschlagswasser (NiederschlagVO) vom 22. März 1999 (GBl. S. 157), geändert durch Artikel 11 des Gesetzes zur Neuordnung des Wasserrechts in Baden-Württemberg vom 03. Dezember 2013 (GBl. S. 389), der bewachsene Boden jeweils eine Mächtigkeit von 30 cm aufweisen muss. Dies gilt gemäß § 2 Abs. 2 NiederschlagVO auch für die außerhalb des dortigen Wasserschutzgebiets gelegenen Vorhabenteile, nämlich die südliche Verbindungsrampe und den außerhalb dieses Wasserschutzgebiets gelegenen Teil des Eiselaer Wegs.

Da das Niederschlagswasser von öffentlichen Straßen nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 NiederschlagVO erlaubnisfrei versickert werden darf, bedarf es insoweit sowohl für die innerhalb der Zone III des dortigen Wasserschutzgebiets gelegenen Teile der Verbindungsrampen und des Eiselaer Wegs als auch für die außerhalb dieses Wasserschutzgebiets gelegenen Teile keiner wasserrechtlichen Erlaubnis. Auch nach Nr. 2.1 der VwV-Straßenoberflächenwasser stellt es keine Gewässerbenutzung dar und ist somit nicht erlaubnispflichtig, wenn das Straßenoberflächenwasser wie hier nicht gesammelt wird, sondern breitflächig über die Böschung oder angrenzende Bodenzonen versickert.

Insgesamt besteht nach der Stellungnahme von Referat 52 des Regierungspräsidiums Tübingen aus Sicht des übergeordneten Grundwasserschutzes Einverständnis mit der Entwässerungskonzeption im Rahmen der jetzigen Vorhaben.

Anzumerken ist, dass hinsichtlich des Schutzgutes Wasser hier nur auf Grundwasser abzustellen ist, da im Untersuchungsraum keine Oberflächengewässer von den jetzigen Vorhaben betroffen sind.

### **6.7 Luft und Klima sowie Kultur- und sonstige Sachgüter**

Beim Schutzgut Luft und Klima ist vorhabenbedingt nicht mit signifikanten Verschlechterungen zu rechnen. Die baubedingten Emissionen treten nur temporär in einem durch die vorhandene A 8 sowie die vorhandene Gewerbeansiedlung bereits erheblich vorbelasteten Bereich auf und fallen vergleichsweise nicht erheblich ins Gewicht. Die anlagebedingten Auswirkungen durch die Überbauung von Flächen betreffen primär Flächen, die bereits durch vorhandene Siedlungs- und Infrastruktur geprägt sind; Flächen, die eine besondere Bedeutung für das Schutzgut Luft und Klima wie Frisch- bzw. Kaltluftentstehungsgebiete oder Luftleitbahnen aufweisen, sind vorhabenbedingt nicht betroffen, so dass sich insgesamt die anlagebedingten Auswirkungen in Grenzen halten, da auch der Verlust von kleinräumig staub- und schadstofffilternd wirkenden Vegetationsstrukturen keine signifikante Größenordnung erreicht, zumal nach dem LBP zur Minimierung auch Gehölzpflanzungen vorgesehen sind. Bei den betriebsbedingten Auswirkungen ist zu beachten, dass mit der vorhandenen A 8 schon eine Vorbelastung besteht. Zudem hat eine Luftschadstoffuntersuchung zu kfz-bedingter Schadstoffbelastung mit Prognosejahr 2020 (Planunterlage 11.2) ergeben, dass hinsichtlich der beim Kfz-Verkehr besonders relevanten Schadstoffe Stickstoffdioxid, Benzol, PM10- und PM2,5-Partikel die Grenzwerte nach der 39. BImSchV nicht nur klar eingehalten, sondern mit Ausnahme der PM2,5-Partikel deutlich unterschritten werden. Zudem ist zu beachten, dass mit dem Bau des Doppelanschlusses erhebliche Umwege, um von dem dortigen Containerbahnhof und den südlich und nördlich der A 8 gelegenen Gewerbegebieten auf die A 8 zu gelangen, wegfallen werden, mit denen bislang angrenzende Gewerbe-, aber auch Mischgebiete mit Luftschadstoffemissionen belastet werden, so dass insgesamt sich auch die vorhabenbedingten betriebsbedingten Auswirkungen in Grenzen halten. Dabei ist ferner zu berücksichtigen, dass in den Ergebnissen der Luftschadstoffuntersuchung nicht nur der zusätzlich prognostizierte Verkehr, sondern der Gesamtverkehr und damit auch die Vorbelastung durch den bereits auf der A 8 vorhandenen Verkehr enthalten ist.

Beim Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter kommt es vor allem anlagebedingt zu Flächenverlusten bei den angrenzenden Gewerbegebieten, wobei insbesondere der Verlust von Containerabstellflächen eines Unternehmens im Zusammenhang mit dem nahe gelegenen Containerbahnhof zu nennen ist. Dem steht jedoch der Vorteil einer direkten Anbindung des Containerbahnhofs und der angrenzenden Gewerbegebiete an die A 8 ohne Umwege gegenüber.

### **6.8 Altlasten**

Durch die Vorhaben sind in Randbereichen zwei Altlastenverdachtsflächen betroffen. Es handelt sich dabei um die Altlastenverdachtsfläche 02104 Himmelweiler auf Gemarkung Lehr im Bereich der Stadt Ulm sowie um die Altlastenverdachtsfläche 00740 Himmelweiler auf Gemarkung Dornstadt im Alb-Donau-Kreis (Hinweis: In den Stellungnahmen der Stadt Ulm und des Landratsamts

Alb-Donau-Kreis ist jeweils versehentlich die unzutreffende Nummerierung als Bezeichnung der Altlastenverdachtsflächen verwendet worden). Im Hinblick auf die jeweils nur randliche vorhabenbedingte Betroffenheit der beiden Altlastenverdachtsflächen (s. Planunterlage 12.2.4.2) ist es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erforderlich, aber auch ausreichend, wenn für beide Flächen jeweils in einer Nebenbestimmung festgesetzt wird, dass in dem Fall, dass bei Aushubarbeiten Bodenverunreinigungen festgestellt werden, die jeweils zuständige untere Bodenschutz- und Altlastenbehörde unverzüglich zu benachrichtigen ist, damit diese die ggf. erforderlichen Maßnahmen zum fachgerechten Umgang mit den Bodenverunreinigungen festlegen kann. Angesichts der nur randlichen Betroffenheit hält die Planfeststellungsbehörde es nicht für angemessen, den Erdaushub im Bereich der Altlastenverdachtsflächen von einem Sachverständigen mit besonderer Qualifikation überwachen und dokumentieren zu lassen.

### **6.9 Zusammenfassende Bewertung der Umweltbelange nach § 12 UVPG**

Hier ist zu berücksichtigen, dass die vorhabenbedingt beanspruchten Flächen in Bereichen liegen, bei denen bereits bisher durch die bestehende A 8 und die vorhandene Bebauung der dortigen Gewerbegebiete erhebliche Vorbelastungen gegeben sind. Dies gilt insbesondere für Lärmbelastungen. Soweit es dennoch zu den Vorhaben zurechenbaren Lärmgrenzwertüberschreitungen bei schutzwürdigen und zulässigen Nutzungen kommt, wird dem mit Ansprüchen auf passiven Lärmschutz Rechnung getragen. Hinsichtlich der Belastung mit Luftschadstoffen werden nicht nur die Grenzwerte der 39. BImSchV eingehalten, sondern durch den Wegfall von umwegigen Fahrten durch die direkte Anbindung des Containerbahnhofs und der Gewerbegebiete an die A 8 reduzieren sich neben den Luftschadstoffen auch die Lärmbelastungen. Wegen der Vorbelastungen kommt dem vorhabenbedingt beanspruchten Bereich keine besondere Eignung für Erholungs- und Freizeitnutzung zu. Zudem ist wegen der Vorbelastungen mit anthropogenen Überprägungen das Landschaftsbild im Bereich der Vorhaben bereits erheblich beeinträchtigt, so dass die Vorhaben sich bezogen auf das Landschaftsbild, das dort auch sonst keine besondere Eigenart, Schönheit oder Vielfalt aufweist, weniger gravierend auswirken, zumal insoweit auch die LBP-Maßnahmen kompensierend wirken. Soweit es durch die Vorhaben zu Eingriffen bei den Schutzgütern Tiere und Pflanzen sowie Boden kommt, können diese Eingriffe vollständig kompensiert werden. Durch die Inanspruchnahme von bereits versiegelten Flächen und von vorhandenen Verkehrsbegleitgrünflächen können in erheblichem Maße Eingriffe in diese Schutzgüter zudem vermieden werden. Soweit es zu Eingriffen in gesetzlich geschützte Biotope kommt, können diese Eingriffe durch LBP-Maßnahmen kompensiert werden. Durch artenschutzbezogene Maßnahmen können artenschutzrechtliche Verbotstatbestände vermieden werden. Dies gilt insbesondere für die nördlich der A 8 vorhandene Zauneidechsenpopulation, bei der mit den einzelnen Bestandteilen der LBP-Maßnahme 1 A CEF insbesondere eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos vermieden werden kann. Auch können die vorhabenbedingten Auswirkungen auf Vögel soweit reduziert werden, dass kein artenschutzrechtlicher Verbotstatbestand erfüllt wird. Mit den vorgesehenen Maßnahmen bei der Entwässerung kann sichergestellt werden, dass es zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen des Grundwassers oder von Oberflächengewässern kommt. Nennenswerte Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Schutzgütern sind im Wesentlichen auf Immissionen aus kfzbedingten Luftschadstoffen im Nahbereich der A 8 beschränkt, wobei zu beachten ist, dass es insoweit wegen der vorhandenen A 8 bereits eine erhebliche Vorbelastung gibt. Insgesamt stehen

Umweltbelange dem Vorhaben nicht entgegen, es verbleiben einschließlich der Vermeidungs-, Minimierungs-, Kompensations- und Schutzmaßnahmen keine mehr als unerheblichen negativen Auswirkungen.

## **7. Sonstige öffentliche Belange**

### **7.1 Kommunale Belange**

#### **a) Bebauungspläne**

Vor dem Hintergrund von Bebauungsplänen der Stadt Ulm sowie der Gemeinde Dornstadt, die im Bereich der jetzigen Vorhaben vorliegen, ist festzuhalten, dass im Hinblick auf § 38 des Baugesetzbuchs (BauGB) bei Planfeststellungsverfahren für Vorhaben von überörtlicher Bedeutung die §§ 29 bis 37 BauGB nicht anzuwenden sind, wenn die Gemeinde beteiligt wird. Letzteres ist in Bezug auf die Stadt Ulm und die Gemeinde Dornstadt der Fall, wobei die Stadt Ulm sogar mit Vorhabenträgerin ist und die Planungen mit erarbeitet hat. Die überörtliche Bedeutung dieses Vorhabens liegt für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 sowie für den Doppelanschluss zur unmittelbaren Anbindung des Containerbahnhofs an die A 8 angesichts der Verkehrsbedeutung der A 8 ohne weiteres auf der Hand und bedarf keiner weiteren Begründung; insoweit kann auch auf die obigen Ausführungen zur Planrechtfertigung verwiesen werden. Im Hinblick auf die Vorhaben der Stadt Ulm, die Bestandteile des jetzigen Planfeststellungsverfahrens sind, ist festzuhalten, dass die Stadt Ulm es auf Grund ihrer Planungshoheit selbst in der Hand hat, ihre Planungen als Vorhabenträgerin beim Straßenbau einerseits wie auch als Trägerin der Bauleitplanung andererseits aufeinander abzustimmen. Eine Anpassung dieser Bebauungspläne an die Fachplanung zu den jetzigen Vorhaben unterfällt der Planungshoheit der jeweiligen Gemeinde.

#### **b) Stadt Ulm**

Zu den weiteren von der Stadt Ulm in ihrer Stellungnahme vom 02.04.2015 vorgetragenen Belangen (einschließlich Belangen, die als untere Verwaltungsbehörde vorgetragen werden) ist Folgendes anzumerken:

aa) Der Hinweis auf die Fortführung des Liegenschaftskatasters auf Grund des Fortführungsnachweises Nr. 2015/2 der Abteilung Vermessung der Stadt Ulm vom 27.02.2015 wird zur Kenntnis genommen. Dies wirkt sich jedoch insoweit nicht auf die Planung zu den jetzigen Vorhaben aus, als die Planung dadurch selbst weder lage- noch umfangmäßig geändert wird. Zudem sind die von der Fortführung des Liegenschaftskatasters betroffenen Grundstücke, soweit diese zugleich von den jetzigen Vorhaben betroffen sind, im Eigentum der Stadt Ulm, die zugleich einer der beiden Vorhabenträger ist. Daher kann davon ausgegangen werden, dass die Stadt Ulm als Grundstückseigentümerin auch bei der grundbuchmäßigen Umsetzung der Fortführung des Liegenschaftskatasters die Planung zu den jetzigen Straßenbauvorhaben entsprechend berücksichtigt.

bb) Zum Vorbringen der Stadt Ulm sowie der Ortsverwaltung Jungingen zum Thema Lärm wird auf die Ausführungen oben in Abschnitt 6.1.4 verwiesen.

cc) Seitens der Stadt Ulm wird gefordert, dass sowohl während als auch nach Abschluss der Bauarbeiten die Zufahrt zu den noch landwirtschaftlich nutzbaren Flächen gesichert wird. Die Zufahrt nach Abschluss der Bauarbeiten ist zu den danach verbleibenden Flächen, die landwirtschaftlich genutzt werden, gewährleistet. Bauzeitlich wird seitens der Vorhabenträger zugesagt, die Erreichbarkeit der noch landwirtschaftlich genutzten Flächen zu gewährleisten.

dd) In der Stellungnahme der Stadt Ulm wird auf zwei Mietverträge der Stadt Ulm über Teilflächen von Flst. Nr. 657 der Gemarkung Lehr mit der DB Intermodal Services GmbH hingewiesen. Ebenso wird darüber informiert, dass eine Kündigung dieser beiden Verträge durch den Vermieter nicht möglich sei und es eines Aufhebungsvertrags bedürfe, soweit diese vermieteten Flächen für die jetzigen Vorhaben benötigt werden. Der Umstand, dass Flächen, die von den jetzigen Vorhaben betroffen sind, vermietet sind, schließt die vorhabenbedingte Inanspruchnahme dieser Flächen nicht von vornherein aus. Vielmehr können diese Flächen - wie andere Flächen auch, die nicht im Eigentum des Vorhabenträgers sind oder die von einem Dritten gemietet oder gepachtet sind - grundsätzlich planerisch für planfestzustellende Vorhaben in Anspruch genommen werden. Sollte zwischen den Parteien des Mietvertrags außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens kein Aufhebungsvertrag hinsichtlich der vorhabenbedingt benötigten Mietflächen vereinbart werden, kommt insoweit ein Verfahren zur vorzeitigen Besitzeinweisung sowie ggf. ein gesondertes Entschädigungsverfahren in Betracht. Im Übrigen wird hierzu auf die Ausführungen unten in Abschnitt 7.8 Bezug genommen.

ee) Nach der Massenbilanz (s. Seite 70 im Erläuterungsbericht in Planunterlage 1) bedarf es im Rahmen des jetzigen Vorhabens der Anlieferung von Erdmaterial von außen. Dies bedeutet, dass voraussichtlich nur sehr geringe Mengen an Erdmaterial neben geringen Mengen von Abbruchmaterial zur Entsorgung anfallen werden. Dann aber stellt sich die Erstellung eines detaillierten (Abfall-)Verwertungs- und Entsorgungskonzepts zu Aushub- und Bauabbruchabfällen mit Darstellung der Verwertungs- und Entsorgungswege als entbehrlich dar, weshalb von einer entsprechenden Nebenbestimmung aus Gründen der Verhältnismäßigkeit abgesehen wird.

ff) Den von der Stadt Ulm dargelegten Anforderungen bezüglich des Immissionsschutzes wird beim Baulärm sowie zur Staubminderung im erforderlichen Maß mit Nebenbestimmungen Rechnung getragen. Angesichts der erheblichen Vorbelastungen durch die vorhandene A 8 und die vorhandenen Gewerbebetriebe sowie des Umstands, dass sich im näheren Umfeld zu den Baumaßnahmen keine Wohnbebauung befindet, erscheint die Benennung von besonderen Sachverständigen als Ansprechpersonen für die untere Immissionsschutzbehörde sowie von Ansprechpersonen für

Beschwerden sowie die vorherige Information von Anliegern und Anwohnern aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hier aus Gründen der Verhältnismäßigkeit als entbehrlich.

gg) Soweit auf von der Stadt Ulm vorgetragene Aspekte in diesem Abschnitt nicht eingegangen wird (betreffend Naturschutz, Bodenschutz, Artenschutz, Schutzgut Wasser), werden diese in anderen Abschnitten dieses Planfeststellungsbeschlusses behandelt.

c) Gemeinde Dornstadt

aa) Die Gemeinde Dornstadt verlangt, bei der Durchführung dieses Vorhabens sicherzustellen, dass ständig eine Zufahrtmöglichkeit zu den nördlich der A 8 gelegenen Gewerbegebieten Himmelweiler I bis IV, Dornstadt-Süd und Dornstadt Himmelweiler II von Süden her möglich ist. Eine auch nur kurzfristige Zufahrt von Dornstadt her sei ausgeschlossen, da die dortige Brücke über die B 10 tonnagenbegrenzt sei und die Straße von dieser Brücke zu den Gewerbegebieten wegen deren Breite und Unterbau nicht für Schwerlastverkehr geeignet sei. Daher müsse der ungehinderter Verkehrsablauf durch die Baustelle gewährleistet sein. Hierzu sagen die Vorhabenträger zu, dass die Zufahrtmöglichkeit zu den nördlich der A 8 gelegenen Gewerbegebieten jederzeit über den Eiselauer Weg oder die neue Querspange Mergelgrube sichergestellt wird. Hierzu ist anzumerken, dass schon nach der bisherigen Planung die Querspange Mergelgrube zuerst gebaut werden soll, da diese Querspange bauzeitlich auch als Umleitungsstrecke genutzt werden soll. Mit der Sicherstellung der Zufahrtmöglichkeit für die genannten Gewerbegebiete (und damit auch von Ulm, also von Süden her) wird zugleich auch die Zufahrt zum dortigen Containerbahnhof sichergestellt. Für den Fall, dass sich im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung die Möglichkeit für die Umleitung von Verkehr in Richtung Nordwesten nach Dornstadt - insbesondere ohne Nutzung der tonnagenbegrenzten Brücke über die B 10 - ergeben sollte, werden sich die Vorhabenträger laut Zusage rechtzeitig vorher mit der Gemeinde Dornstadt abstimmen. Sollte sich eine solche Möglichkeit ergeben und sich daraus eine Erleichterung und Beschleunigung der Baudurchführung bei diesem Vorhaben eröffnen, sollte dies nicht von vornherein ausgeschlossen sein.

bb) Die Gemeinde Dornstadt weist darauf hin, dass die Leitungen und Kanäle der Gemeinde Dornstadt noch nicht in die Planunterlagen aufgenommen worden seien, und möchte, dass diese Leitungen und Kanäle in den Planunterlagen ergänzt werden. Zudem seien diese Leitungen und Kanäle während der Baudurchführung zu schützen und zu erhalten. Diesen Anliegen wird mit Zusagen der Vorhabenträger entsprochen. Der Bestandsleitungsplan wurde entsprechend ergänzt.

cc) Die Gemeinde Dornstadt bittet darum, die Leistungsfähigkeit bzw. Staugefahr im Hinblick auf den geplanten nördlichen Kreisverkehrsplatz zu prüfen, da es bereits jetzt zu Rückstau durch Lkws auf dem Eiselauer Weg komme, die nicht auf das Gelände des Containerbahnhofs einfahren könnten. Durch solche Staus würde künftig dieser Kreisverkehr eingestaut und der gesamte Verkehr in alle Richtungen blockiert werden. Es sei zu erwarten, dass der Rückstau bis auf die A 8 reichen und auch dort den Verkehr behindern werde. Hierzu ist festzuhalten, dass zwischen der grundsätz-

lichen verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Doppelanschlussstelle Ulm-West/Ulm-Nord in ihrer geplanten Ausgestaltung einerseits und der Rückstaugefahr infolge unzureichender Stellplatzkapazitäten des Containerbahnhofs andererseits zu unterscheiden ist. Die Leistungsfähigkeit des nördlichen Kreisverkehrsplatzes wurde untersucht; wie sich aus Abbildung 6.2 und Anhang 2 der als Anlage zum Erläuterungsbericht beigefügten Verkehrsuntersuchung ergibt, wird die Leistungsfähigkeit des nördlichen Kreisverkehrsplatzes mit der Stufe B bewertet; damit ist dort eine gute verkehrliche Leistungsfähigkeit nachgewiesen. Auch sonst ist im Bereich des nördlichen Teils der Anschlussstelle Ulm-Nord mindestens die verkehrliche Leistungsfähigkeit mit der Stufe C gegeben. Der angeführte Lkw-Rückstau wird sich demzufolge nicht aus einer zu geringen verkehrlichen Leistungsfähigkeit des nördlichen Kreisverkehrsplatzes oder anderer Bereiche des nördlichen Teils der Anschlussstelle Ulm-Nord ergeben. Vielmehr sind Lkw-Rückstaus, soweit sie auftreten, auf eine unzureichende Kapazität beim dortigen Containerbahnhof für die Zufahrt von Lkws zurückzuführen. Die Verbesserung dieser Kapazitäten beim Containerbahnhof ist jedoch nicht Sache der jetzigen Vorhabenträger und ist nicht Gegenstand der jetzigen Planung. Seitens der Stadt Ulm wurde im Erörterungstermin wie auch in der Stellungnahme als Vorhabenträgerin darauf hingewiesen, dass ab Beginn der Baumaßnahmen zum jetzigen Vorhaben auftretende Lkw-Rückstaus nicht mehr toleriert würden, wobei gegebenenfalls auch mit straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen entgegengewirkt werden könnte. Laut Hinweis der Stadt Ulm wolle der Betreiber des Containerbahnhofs dort Erweiterungen vornehmen. Damit steht für die Planfeststellungsbehörde fest, dass zum einen auftretende Lkw-Rückstaus nicht auf eine unzureichende verkehrliche Leistungsfähigkeit der geplanten Bestandteile des nördlichen Teils der Anschlussstelle Ulm-Nord zurückzuführen sind und dass zum anderen solchen Lkw-Rückstaus mit straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen begegnet werden kann.

#### d) Gemeinde Rammingen

In ihrer Stellungnahme vom 18.04.2015 erklärt die Gemeinde Rammingen, dass sie nicht mit der Inanspruchnahme von ihr gehörenden Flächen für vorhabenbedingte Kompensationsmaßnahmen einverstanden sei. Zwar sei vor Jahren bei der Gemeinde angefragt worden, ob diese bereit sei, eigene Flächen für Kompensationsmaßnahmen zur Verfügung zu stellen. Damals habe man dies grundsätzlich bejaht, aber zudem gefordert, dass ein konkretes Angebot vorgelegt werde, was jedoch nicht erfolgt sei. Erst im Rahmen des jetzigen Planfeststellungsverfahrens habe die Gemeinde Rammingen wieder davon erfahren, dass eigene Flächen für Kompensationsmaßnahmen eingeplant worden seien; wiederum liege bis jetzt kein konkretes Ausgleichsangebot vor. Zudem seien die auszulegenden Planunterlagen zunächst an eine andere gleichnamige Gemeinde versandt worden.

Dass die in der Gemeinde Rammingen auszulegenden Planunterlagen von der Planfeststellungsbehörde versehentlich zunächst an eine andere gleichnamige Gemeinde versandt wurden, wurde nach Kenntnis dieses Versehens von der Planfeststellungsbehörde umgehend zum Anlass genommen, die Verfahrensschritte zur Auslegung in der zutreffenden Gemeinde Rammingen einschließlich der ortsüblichen Bekanntmachung im Mitteilungsblatt der Gemeinden Asselfingen und Rammingen nochmals zu wiederholen, weshalb der Zeitraum der Auslegung wie auch die Einwen-

dungsfrist bezüglich der Gemeinde Rammingen von denen bei den anderen betroffenen Gemeinden und der Stadt Ulm abweichen.

In einem Schreiben der Gemeinde Rammingen vom 23.07.2015 wird berichtet, dass der Gemeinde Rammingen am 08.05.2015 von einem Vertreter der Straßenbauverwaltung ein Angebot für die Inanspruchnahme der benötigten Flächen unterbreitet worden sei. Dieses Angebot sei vom Gemeinderat der Gemeinde Rammingen am 22.06.2015 abgelehnt worden. Im Erörterungstermin wurde nochmals darauf hingewiesen, dass die Gemeinde Rammingen wegen der entstandenen Irritationen laut Gemeinderatsbeschluss nicht weiter bereit sei, eigene Flächen für jetzt geplante Kompensationsmaßnahmen zur Verfügung zu stellen.

Im Erörterungstermin wurde seitens der Straßenbauverwaltung darauf hingewiesen, dass es vor einigen Jahren eine Voranfrage zu den betreffenden Flächen, die für Kompensationsmaßnahmen u. a. für das jetzige Straßenbauvorhaben benötigt würden, bei der Gemeinde Rammingen gegeben habe. Damals habe der Gemeinderat in einem Beschluss grundsätzlich auch seine Zustimmung erklärt. Vor diesem Hintergrund und da Fragen des Grunderwerbs üblicherweise erst nach einem Planfeststellungsbeschluss abschließend geklärt werden würden, sei auch hier so vorgegangen und in der Zwischenzeit nicht weiter an die Gemeinde Rammingen herangetreten worden.

Auf die Anregung der Planfeststellungsbehörde im Erörterungstermin hat die Straßenbauverwaltung nochmals das Gespräch mit der Gemeinde Rammingen gesucht. Im Anschluss hieran hat die Gemeinde Rammingen mehrere Vorschläge für eine Verwendung von anderen Teilflächen desselben Grundstücks ihrer Gemarkung als Flächen für eine neue LBP-Maßnahme 2 E vorgelegt. Vor diesem Hintergrund kann die ursprünglich geplante Fläche der bisherigen LBP-Maßnahme 2 E entfallen und wird hinsichtlich des nach Wegfall der ursprünglich geplanten LBP-Maßnahme 2 E verbleibenden Kompensationsdefizits bei den Schutzgütern Tiere und Pflanzen sowie Boden wird eine Entscheidung über die entsprechende Ergänzung des LBP-Maßnahmenplans für eine vollständige naturschutzrechtliche Kompensation nach § 15 Abs. 2 BNatSchG oder die Festsetzung einer Ausgleichsabgabe nach § 15 Abs. 6 BNatSchG vorbehalten.

## **7.2 Belange der Landwirtschaft**

### **a) Landratsamt Alb-Donau-Kreis**

Soweit aus Sicht des Landratsamts Alb-Donau-Kreis als untere Landwirtschaftsbehörde auf die naturschutzrechtliche Kompensation aus Sicht landwirtschaftlicher Belange eingegangen wird, wird auf die Ausführungen hierzu oben in Abschnitt 6.2.5.4 verwiesen.

Im Übrigen wird gefordert, dass die Erschließung landwirtschaftlicher Grundstücke sichergestellt sein muss und dass der Einfluss des Vorhabens auf die Funktionstüchtigkeit des bestehenden landwirtschaftlichen Wirtschaftswegenetzes zu prüfen ist.

Die Zufahrt nach Abschluss der Bauarbeiten ist zu den danach verbleibenden Flächen, die landwirtschaftlich genutzt werden, gewährleistet. Bauzeitlich wird seitens der Vorhabenträger zugesagt, die Erreichbarkeit der noch landwirtschaftlich genutzten Flächen zu gewährleisten. Da das Wirt-

schaftswegenetz mit den jetzigen Vorhaben nicht verändert wird, ergeben sich daraus auch keine negativen Auswirkungen auf dieses Netz.

#### b) Kreisbauernverband

Soweit aus Sicht des Kreisbauernverbandes auf die naturschutzrechtliche Kompensation aus Sicht landwirtschaftlicher Belange eingegangen wird, wird auf die Ausführungen hierzu oben in Abschnitt 6.2.6 verwiesen.

In der Stellungnahme des Kreisbauernverbandes wird gefordert, dass die Vorhaben nicht zu einer Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe führen. Abgesehen davon, dass durch die Vorhaben eher in geringerem Maße landwirtschaftlich genutzte Flächen beansprucht werden, ist festzuhalten, dass die vorhabenbedingt betroffenen landwirtschaftlich genutzten Flächen sich überwiegend im Eigentum der Stadt Ulm befinden und die Verträge hinsichtlich der verpachteten Flächen in der Regel alle kurzfristig kündbar sind. Auf Pachtflächen, die kurzfristig kündbar sind, kann jedoch keine sichere Existenz eines landwirtschaftlichen Betriebs gegründet werden. Allgemein gilt, dass die Prüfung der Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebs sich auf die Prüfung einer langfristigen Existenzfähigkeit bezieht (s. hierzu grundlegend BVerwG, Beschluss vom 31.10.1990 - 4 C 25/90), mithin Pachtflächen mit nur kurzfristigen Pachtlaufzeiten oder mit jederzeit relativ kurzfristig vorzeitig kündbaren Pachtverträgen bei dieser Prüfung außen vor gelassen werden dürfen und nicht bei den Berechnungen mit einbezogen werden müssen. Dies gilt auch für den in der Stellungnahme des Kreisbauernverbandes angesprochenen Betrieb des Pächters einer Ackerfläche auf dem Flst. Nr. 657 der Gemarkung Lehr; auch hier ist der zugrunde liegende Pachtvertrag im Falle, dass der Pachtgegenstand für einen öffentlichen Zweck - wie hier - benötigt wird, mit einer Frist von 3 Monaten und damit kurzfristig kündbar. Dies gilt nicht nur für die Frage einer etwaigen vorhabenbedingten Existenzgefährdung bei Wegfall einer Fläche, sondern auch für den Wegfall von Gülleausbringungsfläche, da die Einhaltung von betriebsbezogenen Maßgaben zur Gülleausbringung nicht längerfristig gesichert auf einen kurzfristig kündbaren Pachtvertrag gestützt werden kann.

Zu den in der Stellungnahme des Kreisbauernverbandes zu den Themen Zuwegungen und Grenzabmarkungen angesprochenen Aspekten haben die Vorhabenträger im erforderlichen Umfang entsprechende Zusagen abgegeben. Sollte es entgegen der sich aus der jetzigen Planung ergebenden Kenntnis im Zusammenhang mit der Baudurchführung der jetzigen Vorhaben zu unzumutbaren Umwegen oder Beeinträchtigungen von Wirtschaftswegen kommen, ist dies jeweils zu entschädigen; dies bleibt jedoch ggf. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten. Gleichwohl ist für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, dass es vorhabenbedingt zu mehr als unerheblichen und damit zumutbaren Umwegen für Landwirte kommt. Ebenso wenig ist erkennbar, dass es der Anlegung von Ersatzwegen mit Steigungen von mehr als 5% bedarf. Zudem ist die Zufahrt nach Abschluss der Bauarbeiten zu den danach verbleibenden Flächen, die landwirtschaftlich genutzt werden, gewährleistet.

Von einer Nebenbestimmung, mit der ein verantwortlicher Ansprechpartner der Vorhabenträger vor Ort für die landwirtschaftlichen Belange festgesetzt würde, wird mangels Bedarfs abgesehen, da

erforderlichenfalls die örtliche Bauleitung, im Übrigen die Vorhabenträger als solche jeweils als Ansprechpartner kurzfristig erreichbar sind und zur Verfügung stehen, um sich mit solchen Belangen zu befassen.

Sollte es im Zusammenhang mit der Baudurchführung bei den jetzigen Vorhaben zu Flur-, Aufwuchs- und Folgeschäden oder Wirtschafterschwernissen kommen, sind diese jeweils nach den ortsüblichen Verrechnungssätzen zu entschädigen, was ggf. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten bleibt.

Im Hinblick auf die Straßenentwässerung wird entsprechend einer Forderung des Kreisbauernverbandes seitens der Vorhabenträger zugesagt, dass im Rahmen der Straßenentwässerung bei den jetzigen Vorhaben kein belastetes Oberflächenwasser auf angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen versickert wird.

Im Hinblick auf in der Stellungnahme des Kreisbauernverbandes angesprochene Voraussetzungen bei der Beantragung von Agrarfördermitteln durch die Landwirte sagen die Vorhabenträger zu, den einzelnen betroffenen Landwirten auf deren Anforderung hin die genauen Aufmaße der jeweils von ihnen bewirtschafteten und vorhabenbedingt beanspruchten Flächen zu ermitteln und zur Verfügung zu stellen. Es ist nicht ersichtlich, dass insoweit Nachteile für die einzelnen betroffenen Landwirte im Zusammenhang mit der Beantragung von Agrarfördermitteln bei sonst korrektem Handeln entstehen sollten.

### **7.3 Landratsamt Alb-Donau-Kreis (im Übrigen)**

Das Landratsamt Alb-Donau-Kreis als Straßenverkehrsbehörde begrüßt die jetzigen Vorhaben und stimmt der Planung ohne Vorbehalt zu. Seitens des Brand- und Katastrophenschutzes bestehen gegen das Vorhaben keine Bedenken.

**7.4 Vom Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr** wird darauf hingewiesen, dass durch die vorliegende Planung das Militärstraßengrundnetz betroffen wird und insoweit die Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge RABS einzuhalten sind. Dies wird mit einer Nebenbestimmung sichergestellt.

### **7.5 IHK Ulm**

Die IHK Ulm begrüßt das Vorhaben, insbesondere die Schaffung der Doppelanschlussstelle Ulm-West/Ulm-Nord, da mit dieser der dortige Containerbahnhof und auch die umliegenden Gewerbegebiete direkt an die A 8 angebunden werden, womit die bisherige unbefriedigende Verkehrssituation am Containerbahnhof verbessert wird. Dies ist aus Sicht der IHK Ulm umso wichtiger, als der Containerbahnhof seitens der Wirtschaft hervorragend angenommen werde und die Attraktivität des Containerbahnhofs und der umliegenden Gewerbegebiete - auch durch den sechsstreifigen Ausbau der A 8 - weiter steigen dürfte. Laut IHK Ulm sollte das enorme Wachstumspotential des Containerbahnhofs und der Gewerbegebiete durch das jetzige Vorhaben nachdrücklich gefördert werden.

## 7.6 terranets bw GmbH

Von den hier planfestzustellenden Straßenvorhaben ist eine Gasfernleitung, nämlich die Gasfernleitung DN 500 (Schwabenleitung Karlsruhe-Stuttgart-Ulm/Neu-Ulm) einschließlich der parallel dazu verlegten Telekommunikationskabel der terranets bw GmbH betroffen. Die Gasfernleitung ist als Gashochdruckleitung nach § 3 Abs. 2 der Gashochdruckleitungsverordnung zur Sicherung ihres Bestandes und ihres Betriebes in einem Schutzstreifen zu verlegen; auch im Übrigen sind die Anforderungen der Gashochdruckleitungsverordnung zu beachten. Der Schutzstreifen hat eine Breite von 8,00 m (je 4,00 m beidseits der Rohrachse) und ist durch eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit dinglich zu sichern. In dem Schutzstreifen dürfen insbesondere keine Gebäude oder sonstigen baulichen Anlagen errichtet werden. Da es vorhabenbedingt zu nicht zulässigen Überbauungen der vorhandenen, nördlich der A 8 verlaufenden Gasfernleitung kommen würde, muss diese Gasfernleitung im Bereich des hier planfestzustellenden Vorhabens verlegt werden.

Für diese Verlegung der Gasfernleitung wurden in einer Machbarkeitsstudie verschiedene Trassenvarianten nördlich und südlich der A 8 untersucht. Dabei zeigte sich, dass die zur Planfeststellung beantragte Führung der neuen Trasse südlich der A 8 mit Querung der A 8 bei ca. Bau-km 40+420 vorzugswürdig ist. Dies beruht zum einen darauf, dass bei in etwa gleich langem Verlauf aller Varianten die beiden südlich der A 8 verlaufenden Varianten bei den Schutzgütern Biotope, Boden und Wasser günstiger abschneiden, wohingegen bei den Schutzgütern Mensch, Tiere, Landschaft, Klima/Luft sowie Kultur- und Sachgüter alle Varianten in etwa gleichwertig sind; allerdings ist festzuhalten, dass auch bei den Schutzgütern, bei denen Unterschiede festzustellen sind, diese Unterschiede eher gering sind. Zum anderen sind jedoch bei der gewählten Variante 1 die Kosten am niedrigsten, so dass aus wirtschaftlicher Sicht Variante 1 - für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar - den Vorzug erhielt und daraus die zur Planfeststellung beantragte Führung der Verlegungstrasse dieser Gasfernleitung hergeleitet wurde.

Nach der ursprünglichen Planung, wie sie im ausgelegten Lageplan in Planunterlage 7 Plan 1a dargestellt ist, verlief die neue Gasfernleitung im Bereich von ca. Bau-km 40+500 bis ca. Bau-km 40+800 innerhalb der südlichen Böschung der A 8. Im Zuge einer von der terranets bw GmbH geforderten Planänderung wird die neue Gasfernleitung in diesem Bereich nunmehr am nördlichen Rand des ebenfalls dort geplanten neuen Wirtschaftsweges und damit mit der Rohrachse außerhalb der Autobahnböschung verlaufen, da ein Verlauf einer Gasfernleitung in Längsrichtung in einem Autobahngrundstück nicht zulässig ist. Damit ist diesem Anliegen Rechnung getragen. Der Schutzstreifen verbleibt mit diesem Verlauf in diesem Bereich außerhalb von Privatgrundstücken, da der südliche Teil des Schutzstreifens im neuen Wirtschaftsweg liegt und der für den Wirtschaftsweg erforderliche Grund - soweit erforderlich - sowieso erworben werden soll. Damit ist mit dem Wirtschaftsweg dort auch die freie Zugänglichkeit hinsichtlich der neuen Gasfernleitung gegeben. Im Erörterungstermin hat die Stadt Ulm als einer der beiden Vorhabenträger zugesagt, dass die dingliche Sicherung hinsichtlich der für den Schutzstreifen der zu verlegenden Gasfernleitung benötigten Flächen, die sich im Eigentum der Stadt Ulm befinden oder von der Stadt Ulm erworben werden, erfolgen wird. Um hinsichtlich der Sicherheit der zu verlegenden Gasfernleitungsanlagen der terranets bw GmbH auszuschließen, dass diese neuen, südlich der A 8 verlegten Anlagen durch die aus dem Dammbereich der A 8 am südlichen Böschungsfuß im Bereich von ca. Bau-km

40+550 bis ca. Bau-km 40+750 auftretenden Scherkräfte sowohl im Betrieb als auch im Aufgrabungsfall bei Reparaturmaßnahmen beeinträchtigt werden, wird in einer Nebenbestimmung festgesetzt, dass die Vorhabenträger in einer Baugrunduntersuchung nachzuweisen haben, dass keine solchen Scherkräfte auftreten, die die dortigen neuen Gasfernleitungsanlagen im Betrieb oder im Aufgrabungsfall beeinträchtigen; falls diese Baugrunduntersuchung ergibt, dass es zu Beeinträchtigungen kommen kann, sind diejenigen technischen Vorkehrungen zu treffen, die erforderlich sind, damit keine solchen scherkraftbedingten Beeinträchtigungen bei den dortigen neuen Gasfernleitungsanlagen im Betrieb oder im Aufgrabungsfall auftreten können; für den Fall, dass in diesem Zusammenhang zusätzliche Anordnungen zu treffen sind, behält sich die Planfeststellungsbehörde die Entscheidung hierüber nach § 74 Abs. 3 LVwVfG vor.

Mit der vorgesehenen Planung betreffend die Verlegung dieser Gasfernleitung einschließlich der Verlegung einer Armaturengruppe von der Nordseite der A 8 auf deren Südseite wird so wenig wie möglich in das angrenzende Biotop Nr. 2820 eingegriffen, im Übrigen wird die verbleibende Biotopfläche als Minimierungsmaßnahme mit einem Schutzzaun gesichert.

Soweit von der terranets bw GmbH bemängelt wird, dass nach der ursprünglichen Planung die Gasfernleitung unmittelbar westlich des Eiselauer Wegs zwei 90°-Bögen aufweist, wird dem mit einer Planänderung begegnet, wonach nunmehr der Eiselauer Weg geradlinig mit der Gasfernleitung gequert wird und erst östlich des Eiselauer Wegs die Gasfernleitung mit einem geringeren Winkel abknickt, so dass die beiden 90°-Bögen entfallen. Der Forderung, dass die Gasfernleitung im Bereich von Bauwerk BW 27 so weit abgerückt verlaufen muss, dass es zu keinen Beeinträchtigungen der Gasfernleitungsanlagen in technischer oder rechtlicher Hinsicht durch das Brückenbauwerk BW 27 kommt, wird mit einer Zusage der Vorhabenträger entsprochen. Die sich daraus ergebenden Anpassungen beim weiteren Verlauf der verlegten Gasfernleitung im Ohr der südlichen Anschlussrampe bedürfen zwar lagemäßigen Anpassungen der dort vorgesehenen LBP-Maßnahmen, was jedoch unproblematisch möglich ist und deren nähere Ausgestaltung im Rahmen der Ausführungsplanung erfolgen kann, ohne dass dies Auswirkungen auf die Eingriffs-Ausgleichsbilanz hätte.

Das südlich der A 8 geplante temporäre Versickerungsbecken liegt außerhalb des Schutzstreifens der verlegten Gasfernleitung, zudem ist die verlegte Gasfernleitung im Bereich dieses Versickerungsbeckens auch frei zugänglich, so dass diesen Erfordernissen mit der vorliegenden Planung Rechnung getragen ist.

Die Forderung, dass innerhalb des Schutzstreifens der verlegten Gasfernleitung keine Bäume, tiefwurzelnden Sträucher oder sogenannte Flächendecker gepflanzt werden dürfen, wird mit einer Nebenbestimmung aufgegriffen.

Anzumerken ist, dass der Hinweis zu den LBP-Maßnahmen 1 M bis 6 M, wonach hier keine dingliche Sicherung notwendig sei, sich auf die LBP-Maßnahmen als solche bezieht, nicht auf den Schutzstreifen der verlegten Gasfernleitung. Anzumerken ist ferner, dass es durch die Verlegung der Gasfernleitung nicht zu Beeinträchtigungen bei der LBP-Maßnahme 1 A CEF kommen wird, da diese LBP-Maßnahme gerade bezweckt, durch vor Beginn der dortigen Bauarbeiten (einschließlich der Verlegung der Gasfernleitung) erfolgende Vergrämungen von dort vorkommenden Zauneidechsen baubedingte Beeinträchtigungen dieser Zauneidechsen von vornherein zu vermeiden

und zudem angrenzende Bereiche mit einer Ausgestaltung als spezifisch für Zauneidechsen geeignetes Habitat aufzuwerten.

Die Vorhabenträger sagen zu, die vorhabenbedingt erforderliche Zuwegung zu den vorhandenen und zu verlegenden Gasfernleitungsanlagen sowie den gesamten Bauablauf rechtzeitig mit der terranets bw GmbH abzustimmen.

Der Forderung, dass der Schutzstreifen über den gesamten Streckenverlauf der Umlegungsstrecke mit einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit dinglich zu sichern ist, ist einerseits mit der entsprechenden Zusage der Stadt Ulm und andererseits mit den Festsetzungen im Grunderwerbsplan in Planunterlage 14.1 Plan 2 und im Grunderwerbsverzeichnis in Planunterlage 14.2 Rechnung getragen.

Die Vorhabenträger sagen hinsichtlich der vom Vorhaben betroffenen Gasfernleitung und der parallel dazu verlegten Telekommunikationskabel der terranets bw GmbH zu, dass der Leitungsträger im Rahmen der Bauvorbereitung benachrichtigt wird und dass die jeweils erforderlichen Maßnahmen für die Umverlegung bzw. Sicherung der jeweiligen Leitungen so frühzeitig wie möglich mit dem Leitungsträger abgestimmt werden. Ebenso sagen die Vorhabenträger die Einhaltung und Beachtung der allgemein gültigen Auflagen und Technischen Bedingungen der terranets bw GmbH in Bezug auf Gasfernleitungsanlagen zu. Damit wird den Anliegen der terranets bw GmbH hinsichtlich der Abstimmung der Ausführungsplanung in technischer Hinsicht sowie der Einhaltung und Beachtung der Auflagen und Technischen Bedingungen der terranets bw GmbH in Bezug auf Gasfernleitungsanlagen entsprochen.

In ihrer Stellungnahme hat die terranets bw GmbH darauf hingewiesen, dass die Verlegung der Gasfernleitungsanlagen aus Sicherheitsgründen vor Durchführung anderer Bauarbeiten im Zusammenhang mit den jetzigen Straßenbauvorhaben zu erfolgen hat. Dies wird seitens der Vorhabenträger zugesagt. Ebenso sagen die Vorhabenträger im Hinblick auf die Versorgungssicherheit zu, den Zeitraum von April bis September eines Jahres für die Durchführung der Umlegungsmaßnahmen an der Gasfernleitung einzuhalten.

In Bezug auf die vorhandene Gasfernleitung der terranets bw GmbH nördlich der A 8, die nach der Verlegung nicht mehr benötigt wird, wird seitens der Vorhabenträger für den jetzigen Planfeststellungsbereich von Bau-km 40+275 bis Bau-km 41+500 zugesagt, dass diese vorhandenen Gasfernleitungsanlagen vollständig entfernt werden, soweit einem solchen Rückbau keine sonstigen Belange entgegenstehen.

Insgesamt ist damit den Anliegen der terranets bw GmbH hinsichtlich der von ihr betriebenen Gasfernleitung einschließlich der parallel dazu verlaufenden Telekommunikationskabel aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in allen relevanten Belangen entsprochen worden; dies gilt insbesondere für sicherheitsrelevante Aspekte bei der Gasfernleitung. Der Mail von terranets vom 12.08.2015 an das planende Ingenieurbüro kann darüber hinaus entnommen werden, dass bis auf Details, die der näheren Ausgestaltung in der Ausführungsplanung überlassen bleiben können, die technische Abstimmung zwischen der terranets bw GmbH als Leitungsträger und den Vorhabenträgern hinreichend erfolgt ist.

## 7.7 Andere Leitungsträger

a) Der Zweckverband Wasserversorgung Ulmer Alb (Z WV) betreibt östlich der bisherigen Anschlussstelle Ulm-West eine Trinkwasserleitung, die auch die A 8 quert. Der Z WV plant Änderungen an seinem Leitungsbestand in dem Bereich, der von der jetzt planfestzustellenden Planung erfasst wird. Diese Änderungen sind in einem Bauabschnitt BA 6.4 und einem Bauabschnitt BA 7.1 (jeweils Abschnittsbezeichnungen laut Z WV, die in der Anlage der Stellungnahme des Z WV vom 10.03.2015 in einem Lageplan gekennzeichnet sind) enthalten. Der Bauabschnitt BA 6.4 beinhaltet die Führung der Leitung von der Straße Himmelweiler bis zur A 8, einen kurzen zur A 8 parallelen Verlauf der Leitung und die Querung der A 8 mit dieser Leitung bei ca. Bau-km 40+400 sowie die Verlegung in Richtung Norden des nördlich der A 8 gelegenen Betriebsschachts. Laut Stellungnahme der Vorhabenträger, der vom Z WV im Erörterungstermin nicht widersprochen wurde, wurde die Planung zu diesem Bauabschnitt BA 6.4 bereits zwischen dem Z WV, der terranets bw GmbH und der Stadt Ulm abgestimmt, so dass zum Bauabschnitt BA 6.4 im Rahmen dieses Beschlusses nur noch zu bestimmen ist, dass die Vorhabenträger die Trinkwasserleitung des Z WV einschließlich sonstiger Anlagenbestandteile, die zum Bauabschnitt BA 6.4 gehören, zu beachten haben, da der Bauabschnitt BA 6.4 bereits vor der Durchführung des jetzigen Vorhabens realisiert werden soll.

Da nach dem Bauabschnitt BA 6.4 die Querung der A 8 durch diese Trinkwasserleitung des Z WV nunmehr bei ca. Bau-km 40+400 erfolgt, kann die bislang vorgesehene und planfestgestellte Querung der A 8 bei Bau-km 40+300 entfallen.

Der Bauabschnitt BA 7.1 beinhaltet eine Trinkwasserleitung, die vom nördlich der A 8 gelegenen Betriebsschacht nördlich der A 8 parallel zur A 8 bis zur L 1165 verläuft und dabei insbesondere auch den Bereich des nördlichen Teils der Anschlussstelle Ulm-Nord quert. Hinsichtlich dieses Bauabschnitts BA 7.1, der später realisiert werden soll, haben die Vorhabenträger in deren Stellungnahme, der vom Z WV im Erörterungstermin nicht widersprochen wurde, zugesagt, diesen Bauabschnitt BA 7.1 der Trinkwasserleitung des Z WV im Rahmen der Ausführungsplanung zum jetzigen Vorhaben mit dem Z WV und erforderlichenfalls der terranets bw GmbH abzustimmen.

b) Dem Anliegen von Netze BW GmbH, dass vom Vorhaben betroffene Leitungen in der Planung noch nicht berücksichtigt worden seien, wird seitens der Vorhabenträger entsprochen, indem die jeweiligen Leitungen bei der weiteren Planung berücksichtigt werden und die Leitungen im Bestandsleitungsplan ergänzt wurden. Im Übrigen wird dem Anliegen von Netze BW GmbH mit einer Zusage der Vorhabenträger entsprochen.

c) Die von den Entsorgungs-Betrieben der Stadt Ulm (EBU) vorgetragene Belange hinsichtlich der Einleitung von Wasser aus der Straßenentwässerung in die Kanalisation (insbesondere die dabei anfallenden Ableitungswassermengen) wurden im Zuge dieses Verfahrens zwischen EBU und den Vorhabenträgern im Wesentlichen geklärt. Im Übrigen wird diesen Belangen mit Zusagen der Vorhabenträger Rechnung getragen.

d) Die Anliegen der Deutsche Telekom Technik GmbH, der Interoute Germany GmbH, der NGN Fiber Network KG, der Verizon Deutschland GmbH, der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikationsanlagen mbH sowie der (von der PLEdoc GmbH vorgetragen) GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH & Co. KG (im Folgenden GasLINE GmbH & Co. KG) zur technischen und baulichen Abwicklung werden mit entsprechenden Zusagen der Vorhabenträger aufgegriffen. Ob dabei eine Abstimmung zwischen der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH und anderen betroffenen LWL-Anlagen-Betreibern im Rahmen dieses Vorhabens erfolgen kann, muss den allgemeinen Abstimmungen der Vorhabenträger mit den Leitungsträgern vorbehalten bleiben; eine Vorgabe im Rahmen dieses Beschlusses ist untunlich, um die auch so schon komplexen Abstimmungen zu der Vielzahl der im Vorhabenbereich betroffenen Leitungen nicht noch weiter zu erschweren. Weiteren Anliegen der Verizon Deutschland GmbH und der GasLINE GmbH & Co. KG wird mit Zusagen der Vorhabenträger entsprochen.

e) Von der Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm Netze GmbH (SWU Netze GmbH) wird darauf hingewiesen, dass im Bereich des Eiselauer Wegs von der A 8 bis zum geplanten nördlichen Kreisverkehrsplatz Erdgas-, Trinkwasser-, 10 kV- und 1 kV-Netzleitungen verlegt sind, die nicht durch geplante Baumstandorte oder durch geplante Regeneinlaufgräben oder Regenauffangbecken überbaut werden dürfen. Diesen Anliegen wird mit einer entsprechenden Nebenbestimmung entsprochen.

f) Dem Anliegen, dass die Trasse der LWL-Kabelanlage der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH im vom Vorhaben betroffenen Bereich frei zugänglich sein und von Bäumen und Sträuchern freigehalten werden müsse, wird mit Zusagen der Vorhabenträger entsprochen.

g) Keine Bedenken oder Anregungen zu dem Vorhaben haben die folgenden Träger öffentlicher Belange vorgetragen bzw. diese haben mitgeteilt, dass sie von dem Vorhaben nicht betroffen sind: Transnet BW GmbH; Zweckverband Bodensee-Wasserversorgung; Netze-Gesellschaft Südwest mbH; Amprion GmbH; Westnetz GmbH; FUG Fernwärme Ulm GmbH; Unitymedia Kabel BW GmbH; Zweckverband Landeswasserversorgung; PLEdoc GmbH für die Open Grid Europe GmbH.

h) Belange der anderen Leitungsträger stehen nach allem dem Vorhaben nicht entgegen.

## **7.8 Deutsche Bahn AG**

a) Zu den in der Stellungnahme der Deutsche Bahn AG DB Immobilien, die für die Deutsche Bahn AG insgesamt abgegeben wurde (im Folgenden DB-Stellungnahme genannt), angesprochenen, vorhabenbedingt betroffenen Kabel und Leitungen der DB Netz AG und der Vodafone GmbH ist eine Zusage der Vorhabenträger sowie ergänzend eine Nebenbestimmung in diesem Beschluss aufgenommen worden.

b) Soweit hinsichtlich der Überführungen über die Bahnlinie Stuttgart-Ulm mit den Bauwerken BW 1 und BW 28 angeführt wird, dass bei Geschwindigkeiten bis 160 km/h eine lichte Höhe von mindestens 5,70 m und zudem ein Abstand von mindestens 35 cm zwischen Tragseil und Brückenunter-

kante in Fahrdrahtuhelage notwendig ist, ist darauf hinzuweisen, dass nach Planunterlage 10.2 Blatt 1 bei Bauwerk BW 1 eine lichte Höhe von mindestens 6,52 m und nach Planunterlage 10.2 Blatt 3 bei Bauwerk BW 28 von mindestens ca. 6,70 m besteht. Damit sind die angeführten Anforderungen bei diesen beiden Bauwerken eingehalten, einer Sonderkonstruktion bedarf es ersichtlich nicht. Den weiteren Anforderungen hinsichtlich Berührungsschutz und Bügelanschlagschiene wird mit einer Zusage der Vorhabenträger entsprochen.

c) Den im Zusammenhang mit dem Bau der beiden Bauwerke BW 1 und BW 28 in der DB-Stellungnahme angesprochenen Punkten wird mit einer Zusage der Vorhabenträger entsprochen.

d) In der DB-Stellungnahme werden auch die Belange der DB Intermodal Services GmbH vorgebracht. Die DB Intermodal Services GmbH hat von der Stadt Ulm zwei Flächen gemietet; es handelt sich dabei um zwei Teilstücke von Flst. Nr. 657 der Gemarkung Lehr mit Flächen von ca. 14.792 m<sup>2</sup> (Depot 1) und ca. 15.014 m<sup>2</sup> (Depot 2), von denen jeweils ein Teil dieser Flächen vorhabenbedingt beansprucht wird. Diese Flächen werden laut den Mietverträgen jeweils als Service-Center für Ladeeinheiten (Container, WAB, etc.) genutzt. Von dem westlich gelegenen Depot 2 werden ca. 6.000 m<sup>2</sup>, von dem östlich gelegenen Depot 1 werden ca. 2.900 m<sup>2</sup> vorhabenbedingt beansprucht. Nach dem jetzigen Stand wird bereits eine weitere benachbarte Fläche auf dem insgesamt 46.627 m<sup>2</sup> großen Flst. Nr. 666/37 der Gemarkung Dornstadt als Depotfläche (Depot 4) genutzt. Aus dem Umfang dieser bereits auch im Hinblick auf das jetzige Straßenbauvorhaben zur Doppelanschlussstelle Ulm-West/Ulm-Nord erfolgten erheblichen Erweiterung der von der DB Intermodal Services GmbH genutzten Betriebsflächen wird deutlich, dass der vorhabenbedingte Verlust von insgesamt ca. 8.900 m<sup>2</sup> Fläche nicht geeignet ist, um eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung dieses vorhandenen Betriebs herbeizuführen. Vielmehr wurde mit der Fläche von Depot 4 nicht nur bereits Ersatz geschaffen, sondern darüber hinaus wurde die zur Verfügung stehende Betriebsfläche erheblich erweitert. Zudem dient das jetzige Vorhaben mit der Schaffung der Doppelanschlussstelle Ulm-West/Ulm-Nord gerade auch der Verbesserung der Anbindung des Containerbahnhofs an die A 8, indem mit der künftigen unmittelbaren Anbindung an die A 8 der bisherige Umweg über die Anschlussstelle Ulm-Lehr an der B 10 wegfällt. Insgesamt ist vor diesem Hintergrund für die Planfeststellungsbehörde kein unzumutbarer Eingriff in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb der DB Intermodal Services GmbH durch das jetzige Vorhaben erkennbar. Soweit in der DB-Stellungnahme hinsichtlich der vorhabenbedingten Inanspruchnahme von Teilflächen im Hinblick auf die von der DB Intermodal Services GmbH auf den Depotflächen vorgenommenen Investitionen in einen schwerlastfähigen Flächenaufbau mit Asphalt-Deckschicht, Service-Flächen mit Abscheideanlagen und Hochbauten ein Anspruch auf Entschädigung der verlorenen Investitionen und Baukosten von Ersatzkapazitäten angemeldet wird, ist darauf hinzuweisen, dass über eine Entschädigung für die vorhabenbedingten betrieblichen Nachteile nicht in diesem Planfeststellungsverfahren, sondern ggf. in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu entscheiden ist. Anzumerken ist, dass hinsichtlich Hochbauten lediglich im Bereich des Depots 1 der Bürocontainer mit dem Pfortenbereich vom Vorhaben betroffen ist, nicht aber die dortige Montagehalle, die in Lage und Funktion unverändert bestehen bleiben kann.

e) In der DB-Stellungnahme werden auch die Belange der Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene - Straße (DUSS) mbH vorgetragen. Zur Anregung, einen Hinweis „Containerbahnhof“ bereits in der Autobahnbeschilderung aufzunehmen, ist festzuhalten, dass die Ausgestaltung der Wegweiser eigenständigen Anordnungen außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens obliegt. Zum Hinweis,

dass im Rahmen der Netzkonzeption 2030, die in den neuen Bundesverkehrswegeplan einfließen werde, eine Erweiterung des Umschlagbahnhofs vorgesehen sei, ist festzuhalten, dass es sich insoweit nicht um eine bereits hinreichend verfestigte Planung handelt. Im Übrigen ist nicht ersichtlich, inwieweit die jetzigen Straßenbauvorhaben einschließlich der Querspange Mergelgrube späteren Planungen zu einer Erweiterung des Umschlagbahnhofs entgegenstehen sollen. Den weiteren Anliegen der DUSS wird mit Zusagen der Vorhabenträger entsprochen.

**7.9 Der Regionalverband Donau-Iller** begrüßt ausdrücklich den sechsstreifigen Ausbau der A 8 und den unmittelbaren Anschluss des dortigen Containerbahnhofs über die A 8 an das internationale Straßennetz. Dies entspreche den Festlegungen in den Ziffern B IX 2.1.1, B IX 2.2.2 und B IX 3.3.4 des Regionalplans Donau-Iller, wonach gerade die Verbindung der Region Donau-Iller zu den Verdichtungsräumen Stuttgart, Augsburg und München sowie die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene mit Ausbau des kombinierten Verkehrs unterstützt werden soll.

Diese Stellungnahme des Regionalverbands wird aus Sicht der Raumordnung bestätigt durch die Stellungnahme von Referat 21 des Regierungspräsidiums Tübingen.

**7.10** In einer ersten Stellungnahme des **Landesamts für Denkmalpflege** im Regierungspräsidium Stuttgart wurden keine Bedenken vorgetragen. In einer weiteren Stellungnahme wurde insbesondere darauf hingewiesen, dass im Bereich Himmelweiler denkmalgeschützte Spuren oder Hinterlassenschaften angetroffen werden könnten. Vor diesem Hintergrund wird mit diesem Beschluss entschieden, dass die auf den Seiten 60 und 61 des Planfeststellungsbeschlusses des Regierungspräsidiums Tübingen vom 12.11.2008 zum Denkmalschutz angeführten Nebenbestimmungen räumlich auch für die Bereiche gelten, die über die räumlichen Grenzen des von der Planfeststellung nach dem Beschluss vom 12.11.2008 erfassten Bereichs hinausgehen und die erstmals mit diesem Beschluss in den überplanten Bereich einbezogen werden.

**7.11** Keine Bedenken oder Anregungen zu dem Vorhaben haben die folgenden Träger öffentlicher Belange vorgetragen bzw. diese haben mitgeteilt, dass sie von dem Vorhaben nicht betroffen sind: Autobahn Tank & Rast GmbH; Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart; Polizeipräsidium Ulm; Vermögen und Bau Baden-Württemberg Amt Ulm; Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau im Regierungspräsidium Freiburg.

Referat 82 des Regierungspräsidiums Tübingen hat für die Forstdirektion mitgeteilt, dass durch das Vorhaben keine Waldflächen betroffen werden und daher forstliche Belange vorhabenbedingt nicht berührt werden. Dies wird vom Landratsamt Alb-Donau-Kreis bestätigt.

## **8. Private Belange**

Im Folgenden wird zunächst allgemein auf Belange privaten Eigentums und anschließend auf die einzelnen Einwendungen eingegangen, soweit hierfür unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen in den obigen jeweiligen Fachabschnitten noch ein Bedarf besteht, soweit also diese Einwendungen nicht inhaltlich in den obigen Fachabschnitten bereits behandelt worden sind. Im unten stehenden Abschnitt 9.3 folgen mithin zu den einzelnen Einwendungen nur noch insoweit Ausführungen, als diese inhaltlich nicht an anderer Stelle in diesem Beschluss behandelt werden.

### **8.1 Eigentum**

#### **8.1.1 Flächeninanspruchnahmen und Belastungen von Grundstücken**

Im Rahmen der jetzigen Planung wird neben öffentlichem Eigentum in geringerem Maße auch privates Eigentum beansprucht, wobei es sich bei dem privaten Eigentum zudem überwiegend um nur vorübergehende, bauzeitliche und nicht um dauerhafte Inanspruchnahmen handelt.

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

Im vorliegenden Fall, in dem für das Vorhaben die gewichtigen öffentlichen Interessen der erheblichen Verbesserung der Verkehrsabwicklung auf der A 8 angesichts deren bestehender und künftig zu erwartender Verkehrsbelastung, der erheblichen Verbesserung der Anbindung der unmittelbar nördlich und südlich der A 8 gelegenen Gewerbegebiete der Stadt Ulm und der Gemeinde Dornstadt einschließlich des dortigen Containerbahnhofs an die A 8 sowie der darauf abgestimmten Änderungen und Ergänzungen im kommunalen Straßennetz sprechen, kann auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken im Umfang, wie er nach dem hier festzustellenden Plan vorgesehen ist, nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Diese öffentlichen Verkehrsinteressen überwiegen vorliegend die Interessen der privaten Grundstücksbetroffenen an einem vollständigen Erhalt ihres Eigentums. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass durch die Mitbenutzung vorhandener Straßen und Wege und von sonstigen Flächen im öffentlichen Eigentum - so befinden sich auch die meisten LBP-Maßnahmen auf Flächen im öffentlichen Eigentum - in großem Maße eine stärkere Inanspruchnahme von privaten Grundstücksflächen vermieden wird.

Vor diesem Hintergrund sind keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass mit Planänderungen eine noch wesentlich geringere Inanspruchnahme privaten Grundeigentums erreichbar sein könnte, zumal kleinräumige Verschiebungen in Einzelbereichen vielfach nur dazu führen, dass statt dessen andere Flächen in Anspruch zu nehmen wären und dabei in Rechte anderer Privatpersonen eingegriffen würde.

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

Soweit einzelne betroffene Grundstückseigentümer nicht zur freihändigen Veräußerung der benötigten Flächen bereit sind bzw. diese Flächen nicht für eine anderweitige dauerhafte oder vorübergehende Inanspruchnahme zur Verfügung stellen, ist anzumerken, dass zur Ausführung des geplanten Vorhabens generell die Enteignung zulässig ist. Für etwaige nachfolgende Enteignungsverfahren entfaltet dieser Planfeststellungsbeschluss Vorwirkungen. Dieser Beschluss eröffnet damit den Vorhabenträgern den Zugriff auf privates Grundeigentum, er bewirkt aber für die Betroffenen keinen Rechtsverlust. Die rechtliche Regelung des Planfeststellungsbeschlusses erschöpft sich darin, den Rechtsentzug zuzulassen.

Der Eigentumsverlust selbst sowie die Belastungen durch etwaige Grunddienstbarkeiten sind durch die Vorhabenträger zu entschädigen. Die Höhe der Entschädigung wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren geregelt, sondern kann grundsätzlich frei vereinbart werden. Kommt darüber keine Vereinbarung zustande, ist im Enteignungsverfahren - und nicht schon im Planfeststellungsverfahren - sowohl bei vollständiger als auch bei teilweiser Inanspruchnahme von Grundstücken über die Entschädigung für den Rechtsverlust zu entscheiden. Dasselbe gilt auch für die Fragen, ob sonstige Vermögensnachteile zu entschädigen sind, ob die Entschädigung in Geld oder in geeignetem Ersatzland (Tauschgrundstücke) festzusetzen ist oder ob der Eigentümer bei Teilinanspruchnahme die Ausdehnung auf das Restgrundstück verlangen kann. Über die Entschädigung aller Vermögenseinbußen als Folge der Enteignung ist im Enteignungsverfahren zu entscheiden.

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

Da mit Ausnahme der Gemeinde Rammingen keine Einwendungen gegen die Inanspruchnahme von Grundeigentum durch das Vorhaben erhoben wurden, lässt dies im Übrigen auf ein eher geringeres Interesse der Betroffenen am Erhalt ihres Eigentums schließen.

### **8.1.2 Wertminderung von Grundstücken**

Soweit bei nahe des örtlichen Bereichs des Vorhabens gelegenen Grundstücken durch dieses eine Wertminderung eintreten könnte, ist festzuhalten, dass Eigentümer von Grundstücken immer damit rechnen müssen, dass in der Nähe zu ihren Grundstücken öffentliche Verkehrswege und Verkehrseinrichtungen projektiert oder geändert werden. Insoweit kommt ihnen kein Vertrauensschutz zu. Ein Grundstückseigentümer ist vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft, z. B. vor dem Bau oder der Änderung einer Straße, nicht generell, sondern nur soweit geschützt, als das Recht ihm Abwehr- oder Schutzansprüche zubilligt. Gemäß § 41 BImSchG und § 74 Abs 2 Satz 2 LVwVfG haben Nachbarn Anspruch darauf, dass von einem planfestzustellenden Vorhaben keine nachteiligen Wirkungen auf ihre Rechte ausgehen, andernfalls können sie entsprechende Schutzvorkehrungen bzw. unter den Voraussetzungen des § 42 BImSchG und § 74 Abs. 2 Satz 3 LVwVfG eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen. Vorliegend werden die maßgeblichen Schwellenwerte bzw. Grenzwerte hinsichtlich § 41 Abs. 1 BImSchG bzw. § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG betreffend Lärm vielfach unterschritten; insoweit wirken sich die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen (lärmmindernder Asphalt und der Spritzschutz) entsprechend günstig aus. Soweit die maßgeblichen Grenzwerte betreffend Lärm nicht eingehalten werden, ist dem Grunde nach passiver Lärmschutz vorgesehen.

Mit diesen Abwehr- und Schutzmaßnahmen kann erreicht werden, dass die verbleibenden Beeinträchtigungen von den Betroffenen entschädigungslos hinzunehmen sind. Dies gilt auch dann, wenn der Grundstücksmarkt die veränderte Lage des Grundstücks im Hinblick auf den Bau des Vorhabens wertmindernd berücksichtigen würde. Derartige Wertminderungen allein durch Lagenachteile werden von § 74 Abs. 2 Satz 3 LVwVfG nicht erfasst. Im Übrigen wird der Wert eines Grundstücks nicht allein durch seine Lage, sondern von einer Vielzahl unterschiedlicher Faktoren bestimmt, so dass eine etwaige Wertminderung nicht ausschließlich kausal durch den Bau der von diesem Beschluss erfassten Straßenbauvorhaben bedingt sein muss. Vorliegend kommt hinzu, dass mit dem jetzigen Vorhaben insbesondere die bereits vorhandene A 8 ausgebaut wird, so dass bereits eine entsprechend große Vorbelastung besteht, sich also die Lage im Umfeld der einzelnen Grundstücke nicht wesentlich verschlechtern wird. Demgegenüber ist vielmehr zu berücksichtigen, dass sich gerade mit der neuen Doppelanschlussstelle Ulm-West/Ulm-Nord die Anbindung an die A 8 für den Containerbahnhof sowie für die in den nördlich und südlich der A 8 gelegenen Gewerbegebiete der Stadt Ulm und der Gemeinde Dornstadt angesiedelten Gewerbebetriebe erheblich verbessert und sich daher sogar eher wertsteigernd bei den im näheren Umfeld liegenden Grundstücken auswirkt. Hinsichtlich solcher Wertsteigerungen besteht im Zusammenhang mit diesem Vorhaben auch keine Ausgleichspflicht.

## **8.2 Hinweis zum Datenschutz**

In der offengelegten Fassung dieses Planfeststellungsbeschlusses sind aus Gründen des Datenschutzes die Namen und Adressen der Einwender durch die Vergabe einer „Einwendernummer“ anonymisiert. Diese Einwender erhalten die ihnen zugeteilte Einwendernummer bei der Stadt Ulm, der Gemeinde Dornstadt sowie bei der Planfeststellungsbehörde beim Regierungspräsidium Tübingen.

## **8.3 Einzelne Einwendungen**

### **8.3.1 Einwender (EW) Nr. 1**

Die im Rahmen einer Unterschriftenliste vorgetragene Einwendung bezieht sich auf das Thema Lärm mit der Forderung nach Lärmschutzmaßnahmen zugunsten von Jungingen. Insoweit wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen hierzu in Abschnitt 6.1.5 verwiesen.

### **8.3.2 EW Nr. 2**

Der Einwender Nr. 2 ist laut seiner Einwendung daran interessiert, dass möglichst wenig MIV durch die neuen Gewerbegebiete induziert und der Ulmer Norden damit belastet werde; dies könne durch einen gut ausgebauten ÖPNV vermieden werden. Der Einwender Nr. 2 schlägt hierzu insbesondere vor, dass die Nahverkehrsämter der Stadt Ulm und des Alb-Donau-Kreises hinsichtlich aktueller Entwicklungen im betroffenen Bereich verstärkt beteiligt werden sollten; zudem sollten künftige ÖPNV-Projekte beim Bau des Doppelanschlusses berücksichtigt werden, um keine Möglichkeiten zu „verbauen“.

Hierzu ist anzumerken, dass der durch die weitere Ansiedlung von Gewerbebetrieben in den Gewerbegebieten im Ulmer Norden zunehmende Verkehr nicht durch das jetzige Vorhaben bedingt ist, sondern sich aus der weiteren Gewerbeansiedlung ergibt. Soweit der Verkehr im Zusammenhang mit den Gewerbeansiedlungen wie auch mit dem Containerbahnhof zur A 8 gelangen will, ist dies mit der Doppelanschlussstelle Ulm-West/Ulm-Nord künftig auf kurzem Weg ohne Umweg über die Anschlussstelle Ulm-Lehr an der B 10, was die Straßen im Ulmer Norden belastet, möglich, so dass damit im Ulmer Norden eine Verkehrsentlastung erreicht wird. Dieser Verkehr von der und zur A 8, der im Zusammenhang mit dem Containerbahnhof auch der Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene dient und bei dem es sich zudem häufig um Güterverkehr handelt, kann mit einem ÖPNV-Angebot nicht erfasst werden. Darüber hinaus ist die Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Gewerbegebiete im Ulmer Norden nicht Gegenstand des jetzigen Vorhabens, sondern dies ist Sache der für den ÖPNV zuständigen Stellen. Das jetzige Vorhaben beinhaltet auch den Ausbau des Eiselaer Wegs zwischen den beiden neuen Kreisverkehrsplätzen und die Quer-

spange zum Gewerbegebiet Mergelgrube, die beide auch zu einer besseren Erschließung der dortigen Gewerbegebiete beitragen, die ggf. auch vom ÖPNV genutzt werden kann. Insgesamt ist nicht erkennbar, inwieweit mit dem jetzigen Vorhaben künftige ÖPNV-Projekte verhindert werden sollten, es wird insoweit hinsichtlich des ÖPNV nichts „verbaut“. Diese Einwendung wird, soweit sie sich nicht erledigt hat, zurückgewiesen.

### **8.3.3 EW Nr. 3**

Der Einwender Nr. 3 hat mit Schreiben vom 01.04.2015 eine Einwendung gegen das Vorhaben erhoben, ohne sich inhaltlich zum Vorhaben zu äußern. Auf seine Bitte um Planeinsicht wurde er mit Schreiben vom 02.04.2015 auf eine Möglichkeit zur Einsicht in die Planunterlagen hingewiesen. Eine weitere Äußerung des Einwenders Nr. 3 erfolgte nicht. Der Einwender ist als Eigentümer von Flst. Nr. 732 der Gemarkung Dornstadt insoweit betroffen, als von dem 46.627 m<sup>2</sup> großen Grundstück vorhabenbedingt eine ganz am Rande gelegene Fläche von 23 m<sup>2</sup> vorübergehend beansprucht wird. Angesichts dieser geringfügigen Inanspruchnahme geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass der Einwender Nr. 3 nach Planeinsicht keine Veranlassung zu einer weiteren Begründung seiner Einwendung sah. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist diese geringfügige und nur vorübergehende Flächeninanspruchnahme ohne weiteres zumutbar. Diese Einwendung wird daher zurückgewiesen.

## **9. Gesamtabwägung und Ergebnis**

Nach Abwägung aller für und gegen die Vorhaben des sechsstreifigen Ausbaus der A 8 von Bau-km 40+275 bis Bau-km 41+500 mit Doppelanschlussstelle Ulm-West/Ulm-Nord sowie einer Querspange Mergelgrube und dem Ausbau des Eiselaer Wegs zwischen den beiden für den Doppelanschluss herzustellenden Kreisverkehrsplätzen sprechenden öffentlichen und privaten Belangen konnte der Planfeststellungsbeschluss für dieses Vorhaben erlassen werden.

Die genannten, hier planfestzustellenden Vorhaben vermögen die angestrebten Zielsetzungen im Einklang mit dem einschlägigen Fachplanungsrecht, d. h. dem Bundesfernstraßengesetz bzw. dem Straßengesetz, zu erfüllen. Mit dem sechsstreifigen Ausbau der A 8 von Bau-km 40+275 bis Bau-km 41+500 können die mit dem Ausbau der A 8 von Hohenstadt bis Ulm-West und darüber hinaus bis zum AK Elchingen insgesamt verfolgten Zielsetzungen, nämlich die Erhöhung der Kapazität dieses Abschnitts der A 8 als transeuropäischer Verkehrsachse zur Beseitigung der wegen des hohen Verkehrsaufkommens bereits jetzt sehr hohen Störanfälligkeit bei zudem zu erwartender erheblicher Verkehrszunahme in der näheren Zukunft sowie die Schaffung eines Straßenzustands nach heutigem Standard gegenüber dem noch aus den 1930er Jahren stammenden Zustand, erreicht werden. Mit der Schaffung der Doppelanschlussstelle Ulm-West/Ulm-Nord kann der Verkehr von und zum Containerbahnhof und den unmittelbar nördlich und südlich der A 8 gelegenen Ge-

werbegebieten der Stadt Ulm und der Gemeinde Dornstadt (Ulm-Nord, Himmelweiler I, II, III und IV, Dornstadt-Süd, Dornstadt Himmelweiler II, Mergelgrube I und II und Himmelreich) direkt an die A 8 angebunden werden, ohne dass es eines ca. 3,5 km langen Umwegs über die Anschlussstelle Ulm-Lehr an der B 10 bedarf; damit kann insbesondere auch die Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene über eine bessere Anbindung des Containerbahnhofs an die A 8 gestärkt werden. Zugleich kann damit dem Ausweichverkehr im Ulmer Norden entgegengewirkt werden. Die Querspange Mergelgrube wie auch der Ausbau des Eiselaer Wegs zwischen den beiden neuen Kreisverkehrsplätzen dienen insbesondere auch der besseren Verknüpfung des Verkehrs der genannten Gewerbegebiete an den Containerbahnhof sowie über die neue Anschlussstelle Ulm-Nord an die A 8.

Andere im Verfahren geprüfte Alternativen und Varianten kommen nicht in Betracht, sie drängen sich jedenfalls nicht als vorzugswürdige und besser geeignete Lösungen auf. Zusammengefasst kann insbesondere Folgendes festgehalten werden:

Hinsichtlich des sechsstreifigen Ausbaus der A 8, der wegen des unzureichenden Bauzustands der vorhandenen A 8 erforderlich ist, um die A 8 dem gegenwärtigen und künftigen Verkehrsbedarf anzupassen und bautechnisch zu verbessern, kommt ein vollständiger Neubau an anderer Stelle nicht in Betracht, da dies zu weitergehenden Betroffenheiten öffentlicher und privater Belange käme, ohne dass hinreichende Gründe, die für eine solche Verlegung sprechen würden, ersichtlich sind. In Bezug auf die Doppelanschlussstelle Ulm-West/Ulm-Nord ist festzuhalten, dass eine andere Lage der beiden Verbindungsrampen insbesondere auf Grund der vorhandenen Bebauung, der Bahnlinie Stuttgart-Ulm und um einen hinreichenden Abstand zur Anschlussstelle Ulm-West zu wahren, letztlich lagemäßig nicht anders platziert werden kann, als es nach der vorgelegten Planung der Fall ist. Auf die zusätzliche Anschlussstelle Ulm-Nord zu verzichten, scheidet aus, da damit die ebenfalls bezweckte Zielsetzung, nämlich eine direkte Anbindung des Containerbahnhofs und der dortigen Gewerbegebiete an die A 8 zu erreichen, gerade nicht realisiert werden könnte. In einem ausführlichen Variantenvergleich wurde die günstigste Variante zur Lage und Gestaltung der Knotenpunkte am Eiselaer Weg eingehend geprüft und ermittelt (insoweit wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen oben in Abschnitt 5.3 Bezug genommen). Beim Ausbau des Eiselaer Wegs zwischen den beiden neuen Kreisverkehrsplätzen kommt eine andere als die Ausbaulösung nicht in Betracht; auch die Null-Variante scheidet wegen des dortigen Verkehrsaufkommens aus. Bei der Querspange Mergelgrube, bei der es um eine bessere Verknüpfung der östlich gelegenen Gewerbegebiete mit dem Containerbahnhof und der Anschlussstelle Ulm-Nord geht, ist wegen der verschiedenen Zwangspunkte (Anbindung an den nördlichen neuen Kreisverkehrsplatz, Lage des Containerbahnhofs und der A 8, Überführung über die Bahnlinie Stuttgart-Ulm sowie die Anbindung an die vorhandenen Straßenführung im dortigen Gewerbegebiet) keine andere sinnvolle Lösung als die jetzt geplante erkennbar.

Der Planung zu den Vorhaben des sechsstreifigen Ausbaus der A 8 von Bau-km 40+275 bis Bau-km 41+500 mit Doppelanschlussstelle Ulm-West/Ulm-Nord sowie einer Querspange Mergelgrube und dem Ausbau des Eiselaer Wegs zwischen den beiden für den Doppelanschluss herzustellenden Kreisverkehrsplätzen stehen weder Planungsleitsätze noch in der Abwägung unüberwindliche

gegenläufige öffentliche oder private Belange entgegen. Die Planung einschließlich der im Laufe des Verfahrens erfolgten Änderungen trägt den öffentlichen und privaten Belangen zumindest hinreichend Rechnung.

Soweit es durch das Vorhaben zu Eingriffen bei den Schutzgütern Tiere und Pflanzen, Boden und Wasser kommt, können diese Eingriffe vollständig kompensiert werden. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die vorhabenbedingt beanspruchten Flächen in Bereichen liegen, bei denen bereits bisher durch die bestehende A 8 und die vorhandene Bebauung der dortigen Gewerbegebiete erhebliche Vorbelastungen gegeben sind. Durch die Inanspruchnahme von bereits versiegelten Flächen und von vorhandenen Verkehrsbegleitgrünflächen können in erheblichem Umfang Eingriffe in diese Schutzgüter vermeiden werden; auch hier zeigt sich der Vorteil eines Ausbaus anstelle eines Neubaus bei der A 8. Die übrigen für den Straßenbau beanspruchten Flächen sind ebenfalls durch die aus den Gewerbegebieten und der dortigen Bebauung herrührenden Vorbelastungen geprägt. Mit den vorgesehenen Maßnahmen bei der Entwässerung kann sichergestellt werden, dass es zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen des Grundwassers oder von Oberflächengewässern kommt. Auf Grund der Lage der Vorhaben in Bereichen mit Vorbelastungen mit anthropogenen Überprägungen ist dort das Landschaftsbild bereits erheblich beeinträchtigt, so dass sich die Vorhaben auf das Landschaftsbild weniger gravierend auswirken. Dasselbe gilt auch für die Schutzgüter Luft und Klima, wobei beim Schutzgut Luft nicht nur die Grenzwerte der 39. BImSchV eingehalten werden, sondern durch den Wegfall von umwegigen Fahrten durch die direkte Anbindung des Containerbahnhofs und der Gewerbegebiete an die A 8 sich die Belastungen mit Luftschadstoffen und zudem insoweit mit Lärm reduzieren. Hinsichtlich des Schutzgutes Mensch ist weiter festzuhalten, dass die Grenzwerte für Lärm vielfach eingehalten werden. Soweit es bei Lärm zu Grenzwertüberschreitungen kommt, wird dem mit passivem Lärmschutz an einzelnen Gebäuden entgegen gewirkt. In Bezug auf Lärm ist dabei zu berücksichtigen, dass die Grenzwerte teilweise nur knapp überschritten werden und dass hinsichtlich des Lärms durch den Straßenverkehr bereits eine erhebliche Vorbelastung aus dem Straßenverkehr auf der vorhandenen A 8 besteht. Weitergehende Schutzvorkehrungen als die, die mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgesetzt werden, sind nicht veranlasst, da die vorhabenbedingten Immissionen bezüglich Lärm zu keiner Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle führen. Zudem ist beim Lärm auch die nicht unerhebliche Vorbelastung aus dem Straßenverkehr auf der vorhandenen A 8 zu berücksichtigen, die durch die jetzigen Straßenbauvorhaben nicht unzumutbar erhöht wird. Vielmehr werden mit den jetzigen Vorhaben gerade auch beim Ulmer Ortsteil Jungingen einschließlich der Bebauung am nördlichen Ortsrand von Jungingen die Lärmgrenzwerte nach der 16. BImSchV für Wohngebiete tags und nachts eingehalten. Nach allem ist auch aus Zumutbarkeits- oder Verhältnismäßigkeitsgründen kein weitergehender Lärmschutz veranlasst; dies gilt auch für den Ulmer Ortsteil Jungingen, da dort sogar die Lärmgrenzwerte nach der 16. BImSchV für Wohngebiete eingehalten werden, so dass insoweit nicht von unzumutbarem oder gesundheitsgefährdendem Lärm gesprochen werden kann. Nennenswerte Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Schutzgütern sind im Wesentlichen auf Immissionen aus kfz-bedingten Luftschadstoffen im Nahbereich der A 8 beschränkt, wobei zu beachten ist, dass es insoweit wegen der vorhandenen A 8 bereits eine erhebliche Vorbelastung gibt. Insgesamt stehen Umweltbelange dem Vorhaben nicht entgegen, es verbleiben einschließlich der Vermei-

dungs-, Minimierungs-, Kompensations- und Schutzmaßnahmen keine mehr als unerheblichen negativen Auswirkungen.

Durch das Kompensationskonzept im Landschaftspflegerischen Begleitplan kann gewährleistet werden, dass die naturschutzrechtlichen Anforderungen eingehalten und auch die besonders und streng geschützten Arten nicht unzulässig beeinträchtigt werden. Dies gilt gerade auch für die vom jetzigen Vorhaben betroffenen Zauneidechsen und Vogelarten, bei denen insbesondere durch Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen erreicht werden kann, dass keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erfüllt werden. Im Übrigen werden die nicht vermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft durch die festgelegten LBP-Maßnahmen bei den verschiedenen Schutzgütern einschließlich Boden hinreichend kompensiert.

Die Beeinträchtigungen für die durch die Vorhaben als Eigentümer oder sonst Nutzungsberechtigten von Grundstücken Betroffenen sind insgesamt und auch im Einzelfall zumutbar. Die mit den Vorhaben verfolgten Zielsetzungen überwiegen diese Beeinträchtigungen einschließlich etwaiger Wertminderungen. Auch sind die Belange der Leitungsträger einschließlich der Belange hinsichtlich der Gasfernleitung DN 500 (Schwabenleitung) der terranets bw GmbH jeweils zumindest hinreichend berücksichtigt worden.

Insgesamt bleiben die vorhabenbedingten Eingriffe in privates Eigentum wie auch in Natur und Umwelt so gering wie möglich, weitere Minimierungen sind für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar. Eine andere Planungsalternative oder -variante, die mit weniger Eingriffen die verfolgten planerischen Zielsetzungen ebenso gut erreichen würde, drängt sich der Planfeststellungsbehörde auch nicht auf.

Es bestehen mithin aus rechtlicher Sicht keine Bedenken gegen die Planfeststellung zum sechsstreifigen Ausbau der A 8 von Bau-km 40+275 bis Bau-km 41+500 mit Doppelanschlussstelle Ulm-West/Ulm-Nord sowie einer Querspange Mergelgrube und dem Ausbau des Eiselauer Wegs zwischen den beiden für den Doppelanschluss herzustellenden Kreisverkehrsplätzen. Insgesamt kann daher den Anträgen von Referat 44 des Regierungspräsidiums Tübingen für die Straßenbauverwaltung und von der Stadt Ulm entsprochen und der Plan mit den Änderungen, die im Laufe des Verfahrens vorgenommen und eingearbeitet worden sind, sowie mit den in diesem Planfeststellungsbeschluss getroffenen weiteren Entscheidungen, Nebenbestimmungen und für verbindlich erklärten Zusagen festgestellt werden.

## **10. Begründung der Kostenentscheidung**

1. Die beiden Vorhabenträger und Antragsteller sind nach § 10 Abs. 1 des Landesgebührengesetzes (LGebG) von der Entrichtung einer Gebühr persönlich befreit. Die Voraussetzungen nach § 10 Abs. 5 LGebG sind nicht erfüllt. Die Auslagenentscheidung folgt aus § 14 LGebG.

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

## **C. Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung schriftlich beim Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig, Klage erhoben werden.

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

## **D. Hinweise**

Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben; sie muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Die Klage soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Kläger hat nach § 17e Abs. 5 FStrG innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Das Gericht kann gemäß § 87b Abs. 3 VwGO verspätetes Vorbringen zurückweisen.

Die erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts ergibt sich aus § 17e Abs. 1 FStrG i. V. m. Nummer 14 der Anlage (A 8 Mühlhausen - Ulm) hierzu und i. V. m. § 50 Abs. 1 Nr. 6 VwGO.

Vor dem Bundesverwaltungsgericht muss sich gemäß § 67 Abs. 4 VwGO jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts 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.

**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 betroffene 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.

Eine Mehrfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses kann nach der öffentlichen Bekanntmachung bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich beim Regierungspräsidium Tübingen, Referat 24, Konrad-Adenauer-Straße 20, 72072 Tübingen, angefordert werden.

Rainer Prußeit

Regierungsdirektor



Beglaubigt:

Viktoria Wunder

Regierungsoberinspektorin